**ANBI regeling Vlearmoesbus Neede.**

ANBI staat voor: Algemeen Nut Beogende Instelling.

Giften aan ANBI instellingen zoals de Vlearmoesbus zijn voor de belasting aftrekbaar. Schenkingen zijn voor ons vrij van schenkbelasting!

**Naam:** Stichting Busje 2009

 Ook plaatselijk bekend als Vlearmoesbus Neede

**Fiscaalnummer:** 8213 65 484

**Contactgegevens:** secretariaat: Kempersdijk 35, 7161 XE Neede

 Website: [www.buurtbusplusneede.nl](http://www.buurtbusplusneede.nl)

**Bestuur:** zie organisatie/bestuur.

**Beleidsplan:** zie onderstaand mobiliteitsrapport.



**Herzien advies buurtbus*plus* Berkelland**

Aan : BuurtbusPlus*vereniging* Neede.

Van : Arent Jan Speulman

Betreft : Advies integreren flexibele buurtbus in buurtbusvereniging.

Datum : 11 juni 2009

Hierbij ontvangt u ons (herziene) advies over het integreren van de flexibele buurtbus

(BuurtbusPlus) in Neede in de pas opgerichte buurtbusvereniging.

De buurtbusverenging in de gemeente Berkelland wil naast een of twee ‘klassieke’ bussen voor een lijndienst, ook vervoer - opmaat aanbieden voor oudere inwoners binnen Neede die niet met de buurtbus kunnen reizen. Het idee is dat met deze “flexibele” buurtbus -mogelijk onder hetzelfde bestuur- vraagafhankelijk vervoer van deur tot deur wordt geboden.

Dit vraagafhankelijk vervoer wordt omschreven als de BuurtbusPlus.

Door het onder één bestuur brengen van zowel buurtbussen als BuurtbusPlus is de verwachting dat er goede samenwerking en uitwisseling tussen beide vervoervormen ontstaan.

Wij geven op verschillende punten advies en ondersteuning om dit concept succesvol te

kunnen uitvoeren. In dit advies maken wij duidelijk dat het integreren van de Buurtbus-

Plus in één vereniging met drie bussen mogelijk is. De derde buurtbus komt echter niet in

aanmerking voor subsubsidie uit OV- gelden vanuit de provincie Gelderland; hiervoor

moeten eigen middelen worden ingezet.



**BuurtbusPlus als buurtbus?**

De BuurtbusPlus wordt, volgens de notulen van de BuurtbusPlusvereninging opgesteld

dd. 24 april 2009, ingezet als vervoer van-deur-tot-deur. Daardoor is de buurtbusplus

geen ‘echte’ buurtbus, aangezien zij in dat geval niet onder definitie van openbaar vervoer

valt. Een ‘klassieke’ buurtbus heeft altijd een dienstregeling; dat heeft deze bus niet.

De BuurtbusPlus is besloten vervoer ‘op bestelling’ en de klant wordt van de voordeur

opgehaald. Gezien het karakter adviseren wij ook niet om ‘een schijn’ van een dienstregeling

te maken om zo toch in aanmerking te komen voor een eventuele subsidie vanuit

OV-gelden. Daarnaast wenst de provincie niet meer dan twee buurtbussen per project te

ondersteunen.

**Hoe kan de BuurtbusPlus (dan toch) worden toegevoegd aan de vereniging?**

De BuurtbusPlus wordt zeer flexibel ingezet en zal via andere middelen dan vanuit de

reguliere subsidies voor buurtbusprojecten van de provincie worden bekostigd.

Dit kan bijvoorbeeld uit bijdragen van de reizigers, eigen middelen, sponsors of andere subsidies, onder andere vanuit de gemeente of provincie maar dan niet uit het OV- of verkeersbudget, maar van Welzijn.

Het onderbrengen bij één vereniging hoeft geen problemen op te leveren, *mits* er niet de

schijn wordt opgewekt van oneigenlijke (indirecte kruis-)subsidiering van de BuurtbusPlus

vanuit provinciale buurtbusmiddelen; de vereniging ontvangt immers wél geld vanuit de

provincie voor de organisatie voor de twee ‘vaste’ buurtbussen en dat geld mag alleen

ten behoeve daarvan worden besteed. Dit kan door bijvoorbeeld twee bankrekeningen of

kassen te hanteren en een zeer accurate boekhouding.

Wij adviseren om de BuurtbusPlus onder te brengen in een eigen *stichting,* om (elke

schijn van) onduidelijkheid weg te nemen. Deze stichting wordt opgericht door de BuurtbusPlus*vereniging*.

Het bestuur van deze stichting wordt dan benoemd door het bestuur

van de BuurtbusPlusvereniging; een dergelijke ‘constructie’ is niet ongebruikelijk bij bijvoorbeeld een tennisclub, die de tennishal in het beheer heeft in de stichting en de activiteiten organiseert vanuit de vereniging.

Het doet ook nauwelijks afbreuk aan de ‘efficiencywist’ van het onder één vereniging brengen van alle vervoersmiddelen. De vrijwilligers kunnen bijvoorbeeld goed overdag op de buurtbus rijden en in de avond enkele mensen met de buurtbusplus vervoeren.

Uiteraard zijn er gezamenlijke kosten, zoals de zaalhuur voor een vergadering. Mogelijk

kunnen deze kosten dan in de verhouding 2/1 worden betaald uit de middelen van de

buurtbussen respectievelijk BuurtbusPlus.

**Exploitatie van de BuurtbusPlus**

De BuurtbusPlus als vervoer van deur-tot-deur levert een taxidienst. In feite is dit een

aanvulling op de Regiotaxi of straattaxi. Zoals al gemeld valt de buurtbus onder de definitie

van openbaar vervoer, zoals deze is opgenomen in de Wet Personenvervoer 2000

(WP2000) \*1. Dit geldt dus niet voor de BuurtbusPlus, aangezien deze besloten deur – tot deur vervoer biedt en daarbij niet volgens een dienstregeling rijdt.

Dit heeft een nadelige consequentie: de WP2000 classificeert niet-openbaar vervoer dat

tegen betaling wordt verricht als taxivervoer \*2, mits de kosten die de reiziger betaalt een

commercieel tarief is \*3. Dan moet de vereniging eigenlijk een taxivergunning hebben.

*\*1 Definitie openbaar vervoer ex artikel 1 sub h WP2000: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens*

*een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig;*

*\*2 Definitie taxivervoer ex artikel 1 sub j WP2000: personenvervoer per auto, anders dan bedoeld in onderdeel h,*

*tegen betaling.*

*\*3 Artikel 2 sub 3 WP2000: de wet is niet van toepassing op vervoer van personen per auto, anders dan openbaar*

*vervoer, indien de som van de betalingen voor dat vervoer de kosten van de auto en eventuele bijkomende*

*kosten voor dat vervoer niet te boven gaat, tenzij vorenstaande wordt verricht in de uitoefening van een*

*beroep of bedrijf. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over de kosten van*

*de auto en eventuele bijkomende kosten.*

Als de kosten van de reiziger voor het vervoer niet hoger zijn dan de onkosten voor het

rijden van het voertuig (dat wil zeggen de kosten voor brandstof en afschrijving van de

bus) én het vervoer niet het karakter van een bedrijf heeft, dan is geen taxivergunning

vereist en hoeft het voertuig ook niet als ‘taxi’ te boek te staan. Een dergelijke organisatievorm is legitiem, de Stichting Rollybus in Laren (www.rollybus.nl) exploiteert op deze wijze negen voertuigen.

***Inkomsten voor de BuurtbusPlus***

Naast de onkosten voor vervoer, zijn er ook kosten voor het aanschaffen van het voertuig

en de organisatie van de vereniging. Duidelijk is dat het voor de BuurtbusPlus niet mogelijk

in aanmerking te komen voor subsidies vanuit buurtbusprojecten vanuit de provincie

Gelderland.

Inkomsten kunnen wél bestaan uit bijdragen door welzijnsorganisaties, sponsoring, gemeente,

provincie of uit lidmaatschapsgelden. Inwoners die geen gebruik kunnen maken

van de buurtbus of ander openbaar busvervoer, worden lid van de BuurtbusPlus, waarbij

maandelijks of jaarlijks lidmaatschapsgeld wordt betaald. Onder dit lidmaatschap valt dan

bijvoorbeeld recht op vervoer.

Aandachtspunt zijn inkomsten van het project door een (gemeentelijke) overheid. De

gemeente is immers ook verantwoordelijk voor het Wmo-deel van het Regiotaxivervoer.

***Aanschaf en onderhoud BuurtbusPlus***

Wij adviseren de BuurtbusPlusvereniging contact op te nemen met de vervoerder (Syntus).

Zij zijn verplicht om de buurtbussen aan te schaffen en te onderhouden. Het lijkt ons

efficiënt en doelmatig als Syntus ook de BuurtbusPlusbus in haar beheer neemt; zodat de

vereniging cq. stichting niet op zoek hoeft naar een aparte beheerder van deze bus die

voor het onderhoud, reinigen etc. zorgt.

Met Syntus kunnen dan ook afspraken worden gemaakt over de (incidentele) inzet van

een van de ‘echte’ buurtbussen in de uren dat deze geen lijndienst verzorgen. Het is

goed voor te stellen dat bij een soosavond er extra vervoervraag is, die moeilijk door één

voertuig kan worden uitgevoerd. Aandachtspunt is wel dat inzet van de ‘echte’ buurtbus

geen structureel karakter krijgt en dat goed moet worden bekeken wie aansprakelijk cq.

verantwoordelijk is voor de brandstof en eventuele schade die dan wordt gereden.

**Hoe nu verder?**

Het doel van de BuurtbusPlus is om mensen mobiel te maken en te houden. Het zou

jammer zijn als dit niet mogelijk is, of zeer lastig wordt omdat bepaalde regels dit concept

belemmeren.

Uit dit advies blijkt dat het mogelijk is om een derde bus toe te voegen aan de vereniging,

echter dat subsidie vanuit de provincie niet beschikbaar is. Omdat de BuurtbusPlus onder

verantwoordelijkheid van de BuurtbusPlusvereniging opereert, dient de provincie wél op de hoogte te zijn van de activiteiten van de vereniging; deze vereniging ontvangt immers ook middelen vanuit de provincie.

Daarom wenst de provincie in ieder geval inzichtelijk te maken hoe de organisatie van de

vereniging wordt neergezet en dat de middelen voor de ‘echte’ buurtbus daar ook terechtkomen. Daarnaast is de provincie ook betrokken en geïnteresseerd in de resultaten

van dit initiatief Ook kan de provincie in (toekomstige) contracten voor het openbaar

vervoer en taxivervoer het Plusconcept opnemen, zodat andere vervoerders deze voorziening

zeker moeten gedogen.

Ons advies is om voor de provincie Gelderland in een projectplan op te stellen, waarin in

ieder geval de volgende onderdelen verder worden gespecificeerd:

• opstellen van concrete doelstellingen;

• visie op de meerwaarde van het combineren van de ‘klassieke’ buurtbussen en de

 BuurtbusPlus;

• organisatiestructuur; de buurtbusvereniging mag geen bedrijfsmatig karakter krijgen;

• wijze hoe de financiën worden gescheiden of verdeeld tussen de exploitatie en organisatie

 van de twee buurtbussen en de BuurtbusPlus;

• te verwachten aantallen reizigers;

• inkomsten van reizigers, ritten en mogelijke financiers en hun belangen;

• wijze van evaluatie.

• kosten die worden verwacht voor aanschaf, exploitatie en organisatie van twee buurtbussen

 en de BuurtbusPlus;

• concrete vraag om subsidie, erkenning of ondersteuning.

Wij hopen dat de BuurtbusPlusvereniging met dit advies haar activiteiten verder door kan

zetten en vernemen graag de voortgang van dit project! Indien wij meer kunnen betekenen,

horen wij dat uiteraard ook graag.

Met vriendelijke groet,

Arent Jan Speulman

adviseur

MOBYCON

Postbus 1149

8001 BC ZWOLLE

038 - 422 57 80

**Beloningsbeleid:** zowel de buurtbussen als de Vlearmoesbus worden uitsluitend

door vrijwillige chauffeurs gereden. Ook de bezoldiging voor de bestuursleden is nihil.

**Doelstelling:** De stichting heeft ten doel:

a. het organiseren en exploiteren van vervoer voor ouderen en minder valide bewoners van Neede.

b. het verrichten van alle verdere handelingen, die met het vorenstaande in de ruimste zin verband houden of daartoe bevorderlijk kunnen zijn.

De stichting tracht haar doel onder meer te bereiken door:

* Al hetgeen te doen wat nodig is om Busje 2009 (Vlearmoesbus) in Neede zo goed mogelijk te laten functioneren.
* Op afroep mensen deur – tot – deurvervoer te bieden in Neede, die niet van enig ander vervoer gebruik kunnen maken.
* Overleg te voeren met gemeentelijke, provinciale en / of rijksoverheid en met het bij het openbaar vervoer betrokken personen en organisaties, ter optimalisering van de openbaar vervoersmogelijkheid in het betrokken gebied.

**Uitgeoefende activiteiten:**

**Vervoerde personen:**

2012: 4715

2013: 4200 (t/m periode 11)

**Versterkingsritten ter ondersteuning van de buurtbus.**

2012:885 personen vervoerd.

 2013: 567 personen vervoerd (t/m periode 11)

**Financiële verantwoording:**

De financiële administratie wordt door de penningmeester bijgehouden. Jaarlijks wordt per 31-12 gezamenlijk met een plaatselijke accountant het jaarverslag samengesteld.

Het verslag wordt daarna door een kascommissie, bestaande uit 2 leden, gecontroleerd en zij doet daar verslag van in de jaarvergadering.

In de jaarvergadering wordt het verslag door de penningmeester gepresenteerd en wordt er decharge verleend aan de penningmeester voor het gevoerde financiële beleid.