
Mobiel in de buurt

Handboek en
inspiratiebundel voor
vervoersinitiatieven
voor ouderen

In samenwerking met FNO



Inhoudsopgave

Woord vooraf	3
Ten geleide	4
Hoe gebruikt u dit boek?	5
Verkennen	7
• Initiatievenoverzicht	8
Aan de slag!	29
• Stel een plan van aanpak op	29
• Inzicht in de behoefte	31
• Organisatie & samenwerking	34
• Vrijwilligers	36
• Begroting & financiering	39
• Maatschappelijke meerwaarde tonen	
Factsheet Buurt Mobiel	42
Factsheet Dorpsauto Boerdonk	43
Tips uit de praktijk	45
Verantwoording & dankwoord	47

Woord vooraf

De meeste ouderen wonen het liefst zo lang mogelijk thuis en ook de overheid stuurt aan op grote zelfredzaamheid. Voor een groeiende groep ouderen brengt dit echter flinke uitdagingen met zich mee. Bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit. Als je wilt blijven meedoen en bewegen, maar je bent verminderd mobiel, ben je afhankelijk van anderen. Om naar buiten te gaan, bezig te blijven, nieuwe ervaringen op te doen en mensen te ontmoeten. Vervoer is een basisvoorwaarde om voorzieningen in je eigen buurt te kunnen bereiken.

Het bestaande vervoer voor ouderen die niet meer de mogelijkheid hebben om zelf auto te rijden of wat langere afstanden te lopen of te fietsen, beperkt zich meestal tot het openbaar vervoer en de regiotaxi. Een gewone bus of tram rijdt een vaste route en de halte is vaak simpelweg te ver van huis. Op de regiotaxi moet je lang wachten en deze kan niet flexibel gereserveerd worden om bijvoorbeeld even snel een boodschapje te doen. Dit beperkt de eigen regie, zelfredzaamheid en vrijheid van thuiswonende ouderen.

Met het programma Meer Veerkracht, Langer Thuis heeft FNO een bijdrage geleverd aan de landelijke beweging die de veerkracht en kwaliteit van leven van alleenstaande, zelfstandig wonende ouderen duurzaam wil verbeteren. Dit handboek is ontwikkeld door Society Impact met steun van FNO om de vele mogelijkheden voor beter ouderenvervoer meer bekendheid te geven en het ontstaan van nieuwe initiatieven aan te wakkeren.

Het handboek dient als inspiratiebron, maar biedt vooral heel concrete oplossingen voor mensen of organisaties die de mobiliteit van ouderen willen behouden en bevorderen. Wat zijn de succesvolle initiatieven op het gebied van ouderenvervoer? Wat werkt wel en wat werkt niet? Wat is ervoor nodig om soortgelijke initiatieven elders op te zetten? Met dit handboek kunt u aan de slag met de start of verduurzaming van úw initiatief.

Veel succes!

Ann Kusters
Directeur / bestuurder
FNO

Ten geleide

Dit handboek is voor iedereen die ouderen wil helpen te komen waar zij willen komen. Voor mensen die op eigen titel of vanuit een organisatie een vervoersinitiatief willen opstarten en voor mensen die een bestaand vervoersinitiatief willen verduurzamen. Hopelijk bent u zo iemand!

Mobiliteit onder ouderen, een belangrijke oorzaak van verminderde zelfredzaamheid en eenzaamheid, is een thema dat nu steeds meer bekendheid krijgt. Ondanks het bestaande doelgroepenvervoer en alle regiotaxi's, seniorenbusjes, ziekenvervoer en openbaar vervoer die door het land rijden, kunnen in Nederland naar schatting zo'n 400.000 65-plussers niet komen waar ze willen komen. Hier kan en moet meer aan gedaan worden.

Om deze reden hopen FNO en stichting Society Impact u met dit handboek te helpen bij de opstart of in het verduurzamen van uw vervoersinitiatief, zodat ouderen mobiel in de buurt kunnen blijven.

In samenwerking met de ouderen, belangenorganisaties, zorginstellingen, gemeenten en ministeries selecteerden we voor u achttien bestaande initiatieven en stelden we met de initiatiefnemers hiervan vast wat belangrijke thema's, aandachtspunten en naslagwerken zijn als het aankomt op verduurzamen.

We hopen dat u nieuwe inspiratie en kennis op zult doen en wensen u veel succes en plezier met uw initiatief!

Sadik Harchaoui
Chef de Mission
Society Impact

Hoe gebruikt u dit boek?

Dit handboek bestaat uit drie delen. In het eerste deel kunt u verkennen welke initiatieven al bestaan en nagaan waarin zij op elkaar en op uw eigen initiatief lijken of daarvan verschillen. Om dit verkennen zo gemakkelijk mogelijk te maken, hebben wij de initiatieven op basis van een aantal kenmerken onderscheiden en gerangschikt in een overzicht. De gekleurde kaders in de tekst gelden als extra toelichting.

Wij verwachten dat het eerste deel vooral interessant is voor mensen die geconstateerd hebben dat ouderen in hun buurt of organisatie behoefte hebben aan meer vervoer en voor mensen die net een initiatief hebben opgestart. Wellicht kunt u contact opnemen met een initiatief dat eenzelfde soort behoefte lijkt te vervullen of dat op uw eigen initiatief lijkt, om eerste ervaringen of adviezen uit te wisselen. Voor starters hebben we een concreet stappenplan toegevoegd waarin wordt uitgelegd hoe je een projectplan opzet om zo tot een vervoersinitiatief te komen.

In het tweede deel kunt u meer lezen over factoren die belangrijk zijn voor het verduurzamen van uw initiatief. In dit deel komen 'Inzicht in de behoefte', 'Organisatie & samenwerking', 'Vrijwilligers', 'Begroting & financiering' en 'Maatschappelijke meerwaarde tonen' aan bod. Per thema geven we aan waarom dit belangrijk is en vindt u handige overzichten en links naar meer informatie. Dit deel is vooral waardevol voor initiatiefnemers met een initiatief dat al loopt en waarin het voortzetten of uitbreiden extra aandacht vraagt. Onderdelen uit het tweede deel kunnen ook interessant zijn voor mensen die een initiatief opstarten. Inzicht verkrijgen in de precieze behoeften van de doelgroep, is bijvoorbeeld zowel voor het opstarten als voor het finetunen van een initiatief belangrijk, maar het aanvragen van subsidie is wellicht iets voor in een later stadium.

Het derde deel bestaat uit tips uit de praktijk. Hier vindt u een overzicht van alle tips die uit de initiatieven naar voren kwamen (met verwijzingen naar deze initiatieven) op thema. De tips komen zowel van nieuwe, als ervaren initiatiefnemers en zijn daarom voor iedereen interessant.

Meer informatie over de totstandkoming van dit handboek kunt u lezen in het hoofdstuk 'Verantwoording en dankwoord'.

**Vervoersinitiatieven
hebben veel impact,
ook op terreinen die
niet direct aan vervoer
raken zoals gezondheid
en zelfredzaamheid.**



-
- Initiatievenoverzicht
 - Initiatieven
-

Verkennen

In dit eerste deel kunt u meer lezen over achttien vervoersinitiatieven die in de afgelopen jaren door heel Nederland zijn opgestart. Met behulp van de categorieën waarin we de initiatieven hebben ingedeeld, kunt u inschatten welke voorbeelden voor u interessant zijn. Verder is het goed om onderstaande te weten.

Voor alle achttien initiatieven geldt het volgende:

- Elk initiatief is aanvullend op het bestaande aanbod van openbaar- en speciaal vervoer, omdat zij iets anders en extra's doen voor ouderen.
- De beschreven initiatieven zijn niet gestart of aangestuurd door gemeenten of andere overheidsorganisaties en maken geen gebruik van reguliere financiering voor vervoer.

Op de volgende onderwerpen verschillen de initiatieven van elkaar:

- Lokaal versus landelijk: Sommige initiatieven zijn lokaal- andere initiatieven zijn op landelijk niveau opgestart. Lokale initiatieven kunnen meestal op meer vrijwilligers rekenen, landelijke initiatieven kunnen (vervoer)middelen effectiever inzetten.
- Eén versus meerdere partijen: Het aantal partijen dat samenwerkt in een initiatief verschilt. Als organisaties samenwerken, kunnen zij gemakkelijker faciliteiten delen, omdat elke partij (zorgorganisatie, winkel, gemeentelijke dienst of school) iets anders te bieden heeft.
- Vaste bestemming versus vrije bestemming: Initiatieven kunnen een vaste bestemming hebben (zoals in het openbaar vervoer) of de bestemming kan worden gekozen door de gebruiker (zoals bij een taxi). Dit heeft invloed op de manier van plannen en de benodigde vervoermiddelen.
- Eigen auto versus vervoer via de organisatie: De meeste initiatieven maken gebruik van auto's, die ofwel eigendom van de organisatie zijn, ofwel eigendom van de vrijwillige chauffeurs. Het voordeel van auto's die eigendom van de vrijwillige chauffeurs zijn, is dat het initiatief minder kosten maakt.
- Online planning versus telefonische planning: Sommige initiatieven plannen ritten via een App of een website. Meestal gaat het inplannen telefonisch, bijvoorbeeld via een bestaande telefooncentrale van bijvoorbeeld een zorginstelling of een taxicentrale.

Initiatievenoverzicht

We hebben zeven kenmerken van initiatieven onderscheiden. In het overzicht vindt u deze zeven kenmerken en welke initiatieven deze kenmerken hebben.

Geslacht voor slechtziend/slechthorend

1. Scootmobielpool Voor Welzijn	p. 10
2. Zonnebloemauto	p. 11
4. Fietsen alle jaren	p. 13
5. GoOV	p. 14
8. AutoMaatje	p. 17
11. Argos Mobiel	p. 20
14. Vervoersdienst Welzijn Scheveningen	p. 23
16. Wijkmobiel	p. 25
17. Dorpsauto Boerdonk	p. 26
18. Buurt Mobiel	p. 27

Slecht ter been

1. Scootmobielpool Voor Welzijn	p. 10
2. Zonnebloemauto	p. 11
3. De BoodschappenPlusBus	p. 12
7. iYYo's Middelburg en Vlissingen	p. 16
11. Argos Mobiel	p. 20
14. Vervoersdienst Welzijn Scheveningen	p. 23

Technologische oplossing

3. De BoodschappenPlusBus	p. 12
5. GoOV	p. 14
15. Samobiel	p. 24

Opschaalbaar bestaand concept

1. Scootmobielpool Voor Welzijn	p. 10
2. Zonnebloemauto	p. 11
3. De BoodschappenPlusBus	p. 12
4. Fietsen alle jaren	p. 13
5. GoOV	p. 14
8. AutoMaatje	p. 17
9. Stumobiel	p. 18
12. Seniorenbus Vught	p. 21
13. Buurautoplus	p. 22
14. Vervoersdienst Welzijn Scheveningen	p. 23
18. Buurt Mobiel	p. 27

Landelijk gebied/krimpregio's

6. Emté-autootje	p. 15
7. iYYo's Middelburg en Vlissingen	p. 16
8. AutoMaatje	p. 17
12. Seniorenbus Vught	p. 21
15. Samobiel	p. 24
17. Dorpsauto Boerdonk	p. 26
18. Buurt Mobiel	p. 27

Samenwerking

1. Scootmobielpool Voor Welzijn	p. 10
3. De BoodschappenPlusBus	p. 12
6. Emté-autootje	p. 15
7. iYYo's Middelburg en Vlissingen	p. 16
9. Stumobiel	p. 18
10. Verbindend Vervoer Oisterwijk	p. 19
11. Argos Mobiel	p. 20
13. Buurautoplus	p. 22
14. Vervoersdienst Welzijn Scheveningen	p. 23
16. Wijkmobiel	p. 25

Actieve rol doelgroep

6. Emté-autootje	p. 15
9. Stumobiel	p. 18
10. Verbindend Vervoer Oisterwijk	p. 19
11. Argos Mobiel	p. 20
12. Seniorenbus Vught	p. 21
13. Buurautoplus	p. 22
17. Dorpsauto Boerdonk	p. 26
18. Buurt Mobiel	p. 27

 Geschikt voor slechtziend/slechthorend

 Actieve rol doelgroep

 Slecht ter been

 Opschaalbaar bestaand concept

 Landelijk gebied/krimpregio's

 Technologische oplossing

 Samenwerking



1. Scootmobielpool Voor Welzijn



Welzijnsorganisatie Xtra Welzijn



zomer 2016



De zelfredzaamheid van de bewoners vergroten, met of zonder indicatie, in twee Haagse wijken.



Den Haag (stadsdelen Haagse Hout en Centrum). Mariahoeve heeft 37 leden en gemiddeld 4,5 uitlenen per dag; Schilderswijk/Centrum heeft 42 leden en gemiddeld 7 uitlenen per dag.



Gratis



www.voorwelzijn.nl/ouderen/scootmobiel-pool

Gratis scootmobielen voor iedereen

Xtra Welzijn, een welzijnsorganisatie in Den Haag, heeft een scootmobielpool opgezet om ouderen of anderen die (tijdelijk) slecht ter been zijn zelfredzamer te maken. Wijkbewoners hoeven hiervoor geen Wmo-indicatie te hebben, de scootmobielen zijn voor iedereen met een pasje gratis toegankelijk. Mensen krijgen hun pasje na een intakegesprek en een met succes afgelegde rijvaardigheidstest. De scootmobielen zijn telefonisch te reserveren. Mensen die het niet lukt om hun scootmobiel zelf op te halen, kunnen een beroep doen op een speciale brengservice. De eerste pilot in Mariahoeve startte in de zomer van 2016 met vier scootmobielen en is wegens succes uitgebreid naar zes. Daarna is het project ook met succes opgezet in de Schilderswijk.

Ouderen krijgen meer bewegingsvrijheid en zijn mobieler: ze kunnen gratis op weg en zijn niet afhankelijk van een chauffeur. In het stadsdeel Centrum lenen mensen de scootmobielen vaak voor korte perioden. In Mariahoeve liggen de meeste voorzieningen verder weg, waardoor scootmobielen vaak voor een hele dag of weekend worden geleend.

Samenwerking met gemeente

De gemeente Den Haag subsidieert het project volledig. De scootmobielpool bespaart de gemeente veel geld: Mensen doen nu minder vaak een beroep op de Wmo en schaffen minder snel een scootmobiel aan. De centrale die voorziet in de uitlening werkt samen met twee andere sociale initiatieven. Vrijwilligers worden zo efficiënter ingezet. Verder lopen het onderhoudscontract en de verzekering via de gemeente, waardoor de verzekeringspremie lager uitvalt.



2. Zonnebloemauto



Vereniging de Zonnebloem en plaatselijke afdelingen



2014



Speciale vervoersmogelijkheden bieden voor rolstoelgebruikers.



45 locaties in Nederland. In 2017 waren Zonnebloemauto's 2.841 keer verhuurd, waarbij 64 keer een vrijwilliger werd ingezet.



€ 40,- per dag, waarbij de eerste 100 km zijn inbegrepen. Daarna €0,20 per km (excl. brandstofkosten). Daarnaast moet de gebruiker om de Zonnebloemauto te kunnen huren een pas bestellen die €10,- kost.



www.zonnebloem.nl/zonnebloemauto | danielle.groten@zonnebloemauto.nl

Auto's voor rolstoelgebruikers

De Zonnebloemauto is een initiatief van Vereniging de Zonnebloem, die al sinds 1949 bestaat. De stichting heeft 1.209 plaatselijke afdelingen met ruim 41.000 actieve vrijwilligers. Vanuit de overtuiging dat iedereen op pad zou moeten kunnen, verhuurt Vereniging de Zonnebloem sinds 2014 auto's waarin mensen ook hun rolstoel kunnen meenemen. Voor de autoverhuur heeft de Zonnebloem een partnerschap gesloten met Welzorg. Welzorg is een specialist in mobiliteitshulpmiddelen, autoaanpassingen en het verbeteren van toegankelijkheid.

Mensen kunnen de Zonnebloemauto's telefonisch reserveren. Voorwaarden zijn dat de gebruiker in het bezit is van een Zonnebloempas (die telefonisch of via de website aangevraagd kan worden) en dat hij of zij afhankelijk is van een rolstoel of scootmobiel. In de auto is plaats voor een rolstoel en drie of vier personen. De bediening van de Zonnebloemauto is niet aangepast aan minder validen, waardoor gebruikers afhankelijk zijn van een chauffeur. Hiervoor kunnen zij een beroep doen op vrijwillige chauffeurs.

Cofinanciering

De huurprijs van de Zonnebloemauto is niet toereikend om het project te financieren. De vereniging moet dus gebruikmaken van cofinanciering, wat geen gemakkelijke opgave is. Inmiddels kan de Zonnebloemauto rekenen op de steun van 524 structurele donateurs (het aantal eind 2017) en subsidies van vermogensfondsen en bedrijven.



3. De BoodschappenPlusBus



Nationaal Ouderenfonds en lokale partners



2006



Het versterken van het sociale netwerk van ouderen en zo bijdragen aan het voorkomen van sociaal isolement.



90 locaties in Nederland. In 2017 namen 25.000 ouderen deel aan een van de activiteiten van het project. Vrijwilligers verzorgen de ritten.



€ 3,- voor een retour (excl. kosten voor de activiteit). De kosten kunnen per locatie verschillen, afhankelijk van de bestemming en het programma.



www.ouderenfonds.nl/activiteiten/bus

Vervoer gecombineerd met activiteiten

Veel ouderen kiezen alleen voor het openbaar vervoer of de regiotaxi als het echt niet anders kan. De onvoorspelbare en soms lange wachttijden en de beperkte toegankelijkheid vormen vaak een drempel, waardoor ze weinig de deur uit komen. De BoodschappenPlusBus biedt vervoer aan in combinatie met een sociale activiteit. Ouderen komen het huis weer uit en ontmoeten bovendien mensen die in eenzelfde situatie zitten, waardoor nieuwe vriendschappen kunnen ontstaan.

Ouderen kunnen zich telefonisch of via internet opgeven voor verschillende activiteiten. De bestemmingen van de BoodschappenPlusBus variëren van uitjes tot boodschappen doen; dit wordt lokaal bepaald. Er zijn vrijwilligers aanwezig voor begeleiding en hulp. De inzet van de BoodschappenPlusBus is flexibel, dit betekent dat het aanbod aan bestemmingen wordt afgestemd op de wensen van ouderen. Niet alle wensen zijn te vervullen. Zo is de BoodschappenPlusBus minder geschikt voor korte, individuele ritten.

Lokale initiatieven met landelijke steun

Lokale initiatiefnemers van de BoodschappenPlusBus ontvangen steun van het Nationaal Ouderenfonds. Naast financiering in het eerste jaar, biedt het fonds advies over fondsenwerving, sponsoring, evaluatie en strategieontwikkeling. De snelle uitbreiding en de vele gebruikers tonen aan dat de BoodschappenPlusBus uitstekend aansluit bij de behoefte van ouderen aan vervoer en sociale contacten. In 2012 reden er 62 bussen, in 2017 waren dit er al 87.



4. Fietsen alle jaren



Fietzersbond en lokale initiatieven door vrijwilligers



2015 (Nijmegen), 2016 (landelijk)



Ouderen uit hun isolement halen door ze mobiel te maken en herinneringen op te halen.



21 locaties in Nederland met in totaal 25 riksja's



Gratis



www.fietsenallejaren.nl | fietsenallejaren@fietzersbond.nl
(contactpersoon: Arjen Klinkenberg)

Samen fietsen en herinneringen delen

Ouderen die niet meer kunnen fietsen worden door vrijwilligers rondgefietst in hun eigen wijk of regio. Op deze manier komen ouderen weer buiten en kunnen zij verhalen en herinneringen delen met anderen. Ze krijgen het gevoel van 'de wind door de haren' weer terug. Het is de bedoeling dat de fietstochten sociale interactie stimuleren. Het gaat dus niet om een praktisch vervoersinitiatief, maar om een initiatief dat zowel de ouderen als de vrijwilligers bijzondere ervaringen oplevert.

Het initiatief maakt gebruik van riksja's: een fiets met twee zitplaatsen voorop. Doordat de fietsen elektrisch zijn en een lage instap hebben, is het voor veel mensen mogelijk om vrijwilliger te worden. Het initiatief is afkomstig uit Denemarken en is inmiddels in verschillende Europese landen een succes. De Fietzersbond biedt nieuwe vestigingen een startpakket aan met daarin onder andere de riksja's, onderhoud, vrijwilligerstraining, marketing, een boekingssysteem en advies over fondsenwerving en bedrijfsvoering. In drie jaar tijd zijn er ruim twintig locaties opgezet en er komen maandelijks nieuwe geïnteresseerden bij.

Lage investeringskosten

Het vaste format, de ondersteuning vanuit de Fietzersbond en het feit dat het format niet locatiegebonden is, maken het project geschikt voor opschaling. Lokale partners hoeven weinig te investeren, behalve de aanschaf van het startpakket en de bijbehorende jaarlijkse kosten. De Fietzersbond raadt elke locatie aan een stichting op te richten, om de verzekering van de ouderen en vrijwilligers te borgen.



5. GoOV



GoOV BV: Pilot voor ouderen



november 2018



Bevorderen van de mobiliteit van ouderen door het vergemakkelijken van het gebruik van het openbaar vervoer.



Pilot in Rotterdam en daarnaast op 30 locaties in Nederland.



Gratis



www.go-ov.nl (contactpersoon: Lars Nieuwenhoff)

Technologisch hulpmiddel

De GoOV-app is een technologisch hulpmiddel dat mensen helpt zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen. De app biedt niet alleen begeleiding van deur tot deur, maar bevat ook een GoOV-Hulplijn, voor als iemand in een onbekende of moeilijke situatie terechtkomt. De GoOV-app kost gebruikers niets; de kosten worden betaald door zorgorganisaties of gemeenten. Voor hen zijn er eenmalige kosten voor de startfase en vervolgens een bedrag per maand, onafhankelijk van het aantal reizen.

De GoOV app wordt al in meer dan dertig gemeenten gebruikt door jongeren en volwassenen met een verstandelijke beperking. De pilot voor ouderen wordt, in samenwerking met de gemeente, in de regio Rotterdam uitgevoerd. In deze pilot leren dertig ouderen die afhankelijk zijn van de regiotaxi om met het openbaar vervoer te reizen, met behulp van de app.

Bestaand aanbod beter benutten

Ouderen worden mobieler doordat ze het bestaande openbaarvervoeraanbod (beter) leren te benutten. Deze aanpak werkt vooral goed voor mensen die begeleiding nodig hebben in het openbaar vervoer en voor wie reizen anders te ingewikkeld is.



6. Emté-autootje



Emté-supermarkten (Oostkapelle, Serooskerke en Zoutelande) en DAM Nederland september 2016 - februari 2017



Ouderenvervoer bieden naar de supermarkt en andere locaties (zoals de huisarts, apotheek of wijkvereniging).



Walcheren. De chauffeurs zijn mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Orionis Walcheren begeleidt hen via een werkervaringsplaats of werklertraject naar regulier werk. De meeste klanten maakten wekelijks gebruik van de dienst.



€ 1,- voor afstanden tot 3 km en € 2,- voor afstanden van 3-6 km.



www.dam-nederland.nl | info@dam-nederland.nl

Maatschappelijk doel en financieel voordeel

Drie supermarkteigenaren van Emté zochten naar een manier om de toenemende eenzaamheid onder ouderen tegen te gaan. Ze merkten dat veel ouderen niet meer naar hun supermarkt kwamen en startten met het Emté-autootje, een elektrische brommobiel waarmee de ouderen mobiel konden blijven. Naast de maatschappelijke winst zou het de ondernemers ook financieel voordeel opleveren; de ouderen zouden immers weer bij Emté kunnen komen winkelen. DAM Nederland zorgde voor het autootje en de chauffeurs. De chauffeurs kwamen via de sociale dienst Orionis Walcheren en werkten als tegenprestatie voor hun uitkering, met oog op re-integratie op de arbeidsmarkt.

Het leek een veelbelovend en opschaalbaar project, maar na een half jaar moest het project worden beëindigd, omdat de auto door te weinig ouderen werd gebruikt. Hierdoor waren de exploitatiekosten te hoog.

Onvoldoende onder de aandacht

Veel ouderen kenden het Emté-autootje wel, maar wisten niet dat deze dienst speciaal voor hen was bedoeld. Ze dachten dat het om een boodschappenbezorgservice ging en begrepen niet dat ze zelf opgehaald en weer thuisbracht zouden worden. Het doel en de opzet van het project waren waarschijnlijk onvoldoende onder de aandacht gebracht. Veel ouderen vonden het bovendien lastig om zelfstandig gebruik te maken van het initiatief, omdat ze gewend waren aan hulp van familie, vrienden of vanuit de kerk.



7. iYYo's Middelburg en Vlissingen



DAM Nederland, Noot en Orionis Walcheren



zomer 2018



Clënten van zorginstellingen een betaalbare en schaalbare vervoersoplossing bieden, met maximale benutting van capaciteit en inzet van chauffeurs uit een leerwerktraject.



Middelburg en Vlissingen, van de thuislocatie naar een dagopvang. 1490 Personen vervoerd in augustus 2018, met inzet van vier iYYo-autootjes (elektrische brommobielen).



Afhankelijk van het aantal kilometers.



www.dam-nederland.nl | noot.nl | www.orioniswalcheren.nl

Bundeling passagiers

Dagelijks vervoeren de zorginstellingen SVRZ (ouderenzorg), Arduin (gehandicaptenzorg) en Orionis Walcheren (mindervalide socialewerkplaatsmedewerkers) hun cliënten van en naar werk of dagbesteding. Voorheen reden halfvolle taxi's en bussen naar dezelfde locaties. Tegenwoordig worden elektrische iYYo-autootjes van DAM ingezet. Deze rijden de reguliere routes en voorkomen dat taxi's en bussen zonder passagiers rijden. Bij de iYYo-autootjes is vanwege de kleinschaligheid en overzichtelijkheid meer ruimte voor persoonlijk contact en voor de wensen van de gebruikers. Zij stellen deze extra aandacht zeer op prijs. Chauffeurs vanuit een leer-werktraject via Orionis Walcheren verzorgen de ritten, waardoor de ritten goedkoper uitvallen. De chauffeurs kunnen binnen zes tot negen maanden uitstromen naar een betaalde baan, wat leidt tot een besparing op de uitkeringslast. Doordat personenvervoerder Noot bij de samenwerking is betrokken, is het risico dat chauffeurs voor niets worden opgeleid afgedekt.

Sponsoring

De opvallende witte autootjes van DAM lenen zich goed voor logo's of naamsvermelding van sponsors. Op dit moment lopen er gesprekken met verschillende ondernemers die als sponsor kunnen optreden en tegelijkertijd investeren in een betere bereikbaarheid van hun onderneming. Bijdragen uit sponsoring zouden de ritprijs voor de gebruikers verder kunnen verlagen.



8. AutoMaatje



ANWB en lokale vestigingen door gemeenten en welzijnsorganisaties
2015 (Barneveld en Woerden), 2016 (landelijk)

Ouderen mobiel houden en daarmee onder andere bijdragen aan het voorkomen van eenzaamheid.

75 locaties in Nederland. Gebruikers moeten twee dagen van tevoren telefonisch contact opnemen met de lokale coördinator. Ze worden teruggebeld als er een vrijwilliger beschikbaar is. Er zijn 31.000 ritten gereden met 550 vrijwilligers.

€ 0,30 per km (excl. parkeerkosten)

www.anwb.nl/automaatje | automaatje@anwb.nl

Vrijwilligers met eigen auto

AutoMaatje van de ANWB is een vervoersdienst waarbij vrijwilligers met hun eigen auto minder mobiele plaatsgenoten vervoeren. Chauffeurs kunnen zich aanmelden bij een lokale vestiging, waar gebruikers ook hun rit kunnen reserveren. De gebruikers betalen de vrijwilliger direct een kleine onkostenvergoeding.

De ANWB wil met dit initiatief ouderen mobieler maken en eenzaamheid tegengaan. Lokale organisaties zetten verschillende servicepunten van AutoMaatje op en coördineren deze. De ANWB ondersteunt hen hierin met een format voor de bedrijfsvoering, materiaal, trainingen, begeleiding, software, kwaliteitsonderzoek en publiciteit.

Gemakkelijk gebruik

Het vaste format en de begeleiding door de ANWB maken dat lokale partners niet veel hoeven te investeren. De inzet van vrijwilligers met een eigen auto drukt de kosten en er zijn geen ingewikkelde aanmeldprocedures voor gebruikers. Het feit dat de ANWB de kwaliteitsbewaking en marketing voor haar rekening neemt, zorgt voor een herkenbare uitstraling en een groot bereik.

De interesse in AutoMaatje van uit gemeenten is groot en het aantal locaties, ritten en vrijwilligers groeit snel. In 2016 waren er 6 vestigingen, op dit moment zijn dit er 75 en de ANWB is in gesprek met meer potentiële deelnemers.



9. Stumobiel



Studenten aan de TU Eindhoven, Stichting Vrienden van de Thuiszorg
maart 2018



Ouderen die anders dreigen te vereenzamen een vervoersservice bieden.



Eindhoven. De prognose voor de pilot is 2.451 ritten met vijftig ouderen.



€ 2,- per rit, gecombineerd met een eenmalig abonnement van € 20,-



www.stumobiel.nl | hubert@vriendenvandethuiszorg.nl

Tegenprestatie voor vrijwilligers

Stumobiel is voortgekomen uit een onderzoek van studenten aan de Technische Universiteit Eindhoven naar oplossingen voor maatschappelijke problemen. Voor elke kilometer die een student voor Stumobiel rijdt, krijgt hij of zij het recht om de auto voor datzelfde aantal kilometers privé te gebruiken. Vooralsnog rijdt Stumobiel alleen naar en van het Ontmoet en Groethuys in Eindhoven; een locatie waar oudere mensen aan activiteiten kunnen deelnemen.

De TU-studenten hebben er met hun kennis voor gezorgd dat ouderen met behulp van diverse technologieën hun rit kunnen reserveren: per app, online of telefonisch. Studenten geven hun beschikbaarheid per dag op. Vervolgens krijgen student en aanvrager een melding van de match. De Stumobiel-auto is voorzien van een track-en-trace-systeem om het aantal kilometers te kunnen registreren.

Maatschappelijke meerwaarde monitoren

De pilot is begin 2018 gestart en duurt twee jaar. Stumobiel wordt vooral gefinancierd door fondsen, maar ook door eigen inkomsten en een bijdrage van de stichting Vrienden van de Thuiszorg. De maatschappelijke meerwaarde van de pilot wordt onderzocht: Voelen ouderen zich inderdaad minder eenzaam? De verwachting is dat de kosten en de opbrengsten (vanuit abonnementen en ritvergoedingen) in evenwicht zullen zijn, waarbij het de bedoeling is om de ritvergoedingen gedurende de pilot te verhogen.



10. Verbindend Vervoer Oisterwijk



Stichting Verbindend Vervoer Oisterwijk



2012



Eenzaamheid voorkomen, zelfredzaamheid vergroten en het sociale netwerk van ouderen verbreden



Oisterwijk. In 2017 waren er 1.386 ritten door vrijwilligers en 2.528 Pareltaxiriten door een professioneel taxibedrijf.



€ 1,30 per rit. De gemeente draagt € 3,83 bij per rit door vrijwilligers en € 6,70 per Pareltaxirit.



www.stichtingverbindendvervoer.nl

Betrokken ouderen

De Stichting Verbindend Vervoer Oisterwijk is opgericht in 2012, toen bleek dat er voor mensen zonder indicatie geen goed vervoersaanbod was richting hun dagbesteding of een ontmoetingsplek voor ouderen. Het stichtingsbestuur bestaat geheel uit oudere vrijwilligers. Bij het initiatief zijn 25 tot 30 ouderen als vrijwillige chauffeur actief. Doordat ouderen het bestuur vormen, staat het initiatief dicht bij de doelgroep en sluit het goed aan bij hun behoeften.

Ouderen zonder indicatie (en bijbehorende vervoerspas) kunnen gebruikmaken van het vrijwilligersvervoer. Ouderen met een vervoerspas kunnen daarnaast ook reizen met de Pareltaxi, een professionele vervoersdienst. Het vrijwilligersvervoer rijdt alleen tijdens werktijden, de Pareltaxi ook 's avonds en in de weekenden. Anders dan bij de regiotaxi is niet de vertrektijd, maar de geplande aankomsttijd leidend voor de planning.

Flexibel

De bundeling van vervoer met zowel vrijwillige als professionele chauffeurs, onder de vlag van één stichting, is uniek. Flexibiliteit is een zeer belangrijke succesfactor. De stichting krijgt van de gemeente een vast bedrag per jaar, om het professionele vervoer te vergoeden dat de stichting inhuurt. Door de inzet van vrijwilligers worden de gemeentelijke budgetten gedrukt, waardoor vrijwilligersvervoer ook voor mensen zonder indicatie kan worden vergoed. Het aantal ritten neemt snel toe. Om de continuïteit te verzekeren is Verbindend Vervoer Oisterwijk bezig de bedrijfsvoering opnieuw onder de loep te nemen, met oog op verlaging van de kosten.



11. Argos Mobiel



Argos Mobiel en Argos Zorggroep



2014



Ouderen in zorginstellingen of de wijk vervoer op korte afstand bieden.



Schiedam en Vlaardingen. Klanten kunnen bellen om een ritje te reserveren, of een wagentje op straat aanhouden. 43.000 ritten per jaar, 150 per dag



€ 1,50 voor afstanden tot 3 km; € 3,- voor afstanden tot 3-6 km, het is ook mogelijk om een Argos Mobiel Rittenkaart aan te schaffen.



www.argoszorggroep.nl/diensten/argos-mobiel | k.hersbach@argoszorggroep.nl
(Karin Hersbach)

Vraaggericht vervoer

Bij Argos Mobiel reserveren klanten telefonisch een rit via de centrale van Argos Zorggroep, of ze houden een lege Argos Mobiel aan op straat. Voorheen was het vervoer van en naar de dagbesteding van Argos Zorggroep inefficiënt en duur. Nu kan het vervoer worden ingepland op basis van de vraag en wordt alleen betaald voor het afgenomen vervoer. Inmiddels is de vervoersdienst ook voor bewoners uit de omgeving beschikbaar.

Argos Mobiel werkt met chauffeurs binnen een leer-werktraject. Klanten zijn erg tevreden over de chauffeurs en beoordeelden hen in de meest recente peiling met een 9,3.

Tijdelijke subsidies

Argos Mobiel is onderdeel van Argos Zorggroep. Dit is voordelig voor beide partijen. Argos Zorggroep heeft minder vervoerskosten en genereert naamsbekendheid door de wagens te voorzien van hun logo. Argos Mobiel ontvangt sponsoring uit de bespaarde vervoers- en marketingkosten van de zorggroep en kan haar facilitaire diensten gebruiken, zoals de telefooncentrale, een werkplek en het vrijwilligersnetwerk.

Toch blijft het lastig om de financiering rond te krijgen. Naast de inkomsten uit ritten en sponsoring door Argos Zorggroep is het initiatief afhankelijk van tijdelijke subsidies. Hierdoor komt er geen duurzame financiering tot stand en blijft het voortbestaan van Argos Mobiel onzeker.



12. Seniorenbus Vught



Stichting Seniorenbus Vught



medio 2015



Voorkomen van eenzaamheid bij ouderen in een sterk vergrijzende gemeente.



Vught en Den Bosch. Vervoer naar dagbesteding in Vught, ziekenhuizen in Den Bosch en Boxtel, en Centraal Station Den Bosch. Per rit kunnen er max. 7 personen (met rollator of opvouwbare rolstoel) mee.



abonnement van €5,- per maand en een bonnenboekje van €5,- per stuk (met hierin bonnen voor 10 ritten). 300 abonneementhouders en meer dan 15.000 ritten per jaar.



www.seniorenbusvught.nl

Extra bestemmingen op verzoek

Seniorenbus Vught biedt een oplossing voor knelpunten in de dienstverlening van de regiotaxi, zoals lange wachttijden en ingewikkelde reserveringen. Stichting Seniorenbus Vught wordt gerund door ruim vijftig vrijwilligers, die actief zijn als chauffeur, begeleider, planner of bestuurslid. In 2015 is men gestart met één bus. Inmiddels rijden er vier bussen, waarbij iedere bus een vaste chauffeur en begeleider heeft. De Seniorenbus rijdt in Vught en op verzoek naar een aantal vaste bestemmingen in de regio (bijvoorbeeld het Centraal Station en het Jeroen Bosch Ziekenhuis in Den Bosch).

Sponsoring

De Seniorenbus rijdt in steeds meer gemeenten. Naast de vaste inkomsten door abonnementen en inkomsten uit ritvergoedingen, wordt het initiatief gefinancierd uit sponsoring en giften. Sponsoring zorgt voor een breed lokaal draagvlak, maar brengt wel financiële onzekerheid met zich mee, aangezien sponsors zich ook weer kunnen terugtrekken.



13. Buurauto plus



Buurauto



maart - juli 2018 (pilot)



Elektrische auto's van Buurauto inzetten in uren dat deze niet worden gebruikt als aanvullend vervoer voor ouderen met een beperking.



Amersfoort (wijk Soesterkwartier). Ouderen kunnen telefonisch een rit aanvragen via de centrale van Indebuurt033. Deze koppelt de aanvraag aan een vrijwillige chauffeur.



€ 2,- starttarief en € 0,30 per km



www.buurautoplus.nl / (contactpersoon: Alex van der Woerd)

Deelauto met chauffeur

In 2017 ontwikkelde het bedrijf Buurauto, samen met het Nationaal Ouderenfonds, Indebuurt033 en Centraal Beheer, de Buurauto plus voor ouderen die het lastig vinden om met het openbaar vervoer te reizen. Buurauto biedt buurtbewoners al de mogelijkheid elektrische auto's met elkaar te delen en deze vooraf te reserveren. Bij de variant Buurauto plus kunnen ouderen die zelf niet meer kunnen rijden en het lastig vinden om met het openbaar vervoer te reizen, een auto met chauffeur reserveren.

Indebuurt033, een Amersfoortse organisatie die het welzijns- en vrijwilligerswerk coördineert, beheert een centrale waar ouderen hun rit kunnen reserveren en koppelt de gebruikers en vrijwilligers. Buurauto plus won de hoofdprijs van de Smart Mobility Challenge (€ 40.000) en startte in maart 2018 met een pilot van vier maanden.

Samenwerking

Buurauto plus werkt samen met bestaande organisaties: Buurauto en Indebuurt033. Zo bespaart men op de (overhead)kosten van vervoermiddelen en een eigen telefooncentrale, en kan het initiatief gebruikmaken van het bestaande vrijwilligersbestand. Eventuele opschaling van het initiatief zal afhankelijk zijn van de opschaling van Buurauto. Als dit niet mogelijk is, dan zullen er nieuwe investeerders moeten worden gezocht. Buurauto plus wil ouderen meer vervoersmogelijkheden bieden, maar zet ook in op meer sociale cohesie in de wijk en het terugdringen van eenzaamheid.



14. Vervoersdienst Welzijn Scheveningen



Welzijn Innovatiegroep Nederland en Welzijn Scheveningen



2011 (pilot), 2012



Ouderen een goedkope manier van passend vervoer bieden.



De coördinatiecentrale koppelt ritten aan vrijwilligers. Vrijwilligers rijden met eigen auto of rolstoelbus. In 2017 waren er 670 klanten en 4600 gereden ritten.



€ 10,- lidmaatschap per jaar per woonadres. Binnen Scheveningen € 3,-, retour € 5,-. Daarbuiten € 0,40 per km (excl. parkeerkosten). Een begeleider mag gratis mee.



www.stichtingwin.nl

Herhaalbaar format en starterspakket

Welzijn Innovatiegroep Nederland heeft een format voor een particuliere vervoersdienst ontwikkeld, met een bijbehorend starterspakket. Het doel van de vervoersdienst is dat ouderen mobieler en zekerder worden. Daarom biedt de dienst naast vervoer ook begeleiding, naar bijvoorbeeld doktersafspraken. Sinds kort is de dienst uitgebreid met een busje dat geschikt is om mensen met een rolstoel te vervoeren. Deze bus kan zowel voor individuele ritten als voor groepen worden gebruikt.

Het vaste format voor deze vervoersdienst kan op verschillende locaties worden uitgevoerd. Scheveningen is een van deze locaties en Welzijn Scheveningen is hier de lokale projectcoördinator. Welzijn Innovatiegroep Nederland adviseert bij het opzetten en het evalueren van de voortgang van het project en heeft een groot netwerk onder ouderen en vrijwilligers. Deze begeleiding en het feit dat vrijwilligers een eigen auto gebruiken, houden de investeringskosten laag. De vervoersdienst is laagdrempelig en toegankelijk voor ouderen, dankzij de lage kosten en een gemakkelijke aanmeldprocedure.

Binding van vrijwilligers

Vrijwilligers binden zich langer aan het initiatief omdat er aandacht is voor hun persoonlijke ontwikkeling. Hier plukken ouderen de vruchten van, omdat zij het liefste reizen met een vaste chauffeur.



15. Samobiel



Samobiel Nederland



voorjaar 2016



Dorpsgemeenschappen op het platteland vitaal houden door de bereikbaarheid te verbeteren. Dit initiatief beperkt zich niet tot ouderen.



Kleine gemeenten in Friesland, Drenthe, Flevoland, Zeeland en West-Brabant.



Tussen de €0,12 en €0,15 per km. Per rit wordt €0,50 plus €0,05 per km afgedragen aan Samobiel.



www.samobiel.nl

Lokale aanpak

Het Zweedse meerrijdconcept Samobiel is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van kleine dorpen op het platteland. Het opzetten kost gemiddeld drie maanden. Een groepje enthousiaste dorpsbewoners bepaalt in samenspraak met Samobiel de routes, de stopplaatsen en de vergoedingen. Het is de bedoeling dat zij hun dorpsgenoten vertellen over Samobiel, uitleggen hoe Samobiel werkt en hen enthousiasmeren. Zij houden tevens de website bij, waarop vraag en aanbod van vervoer worden verzameld.

Draagvlak creëren

Samobiel leent zich door de opzet goed voor opschaling. Er hoeft maar beperkt te worden geïnvesteerd in een website en promotiemateriaal. Toch stagneerde de implementatie van Samobiel in Nederland. Bij het uitrollen van Samobiel in Friesland, waar veel dorpskernen aarzelden om zich aan te sluiten, kwamen de volgende redenen naar voren: Het online platform sloot onvoldoende aan bij de wensen en mogelijkheden van gebruikers, de vrijwilligers wisten niet of zij zich voor langere tijd vast konden leggen en sommige dorpsbewoners vreesden dat Samobiel een alternatief voor het openbaar vervoer was, en dat het ov op den duur helemaal zal verdwijnen (dit gevoel werd versterkt doordat het initiatief voor de vervoersdienst door sociaal ondernemers van buiten de gemeenschap werd genomen).



16. Wijkmobiel

-  Werkgroep van (oudere) wijkbewoners, zorgprofessionals, De Koperhorst en IndeBuurt033
-  maart 2018
-  Vervoer op korte afstanden bieden waardoor wijkbewoners hun sociale leven kunnen versterken.
-  Amersfoort (de wijken Schothorst, Zielhorst en De Hoef)
-  € 2,- per rit of via een strippenkaart (5 ritten voor €7,50)
-  www.wijkmobiel.nl / www.facebook.nl/wijkmobiel | sander@wijkmobiel.nl
(contactpersoon: Sander Westhof)

Vervoer met aandacht

Wijkmobiel verzorgt vervoer op maat en brengt ouderen en minder validen binnen korte afstanden van deur tot deur. Wijkmobiel gaat verder dan een aanvulling op het bestaande aanbod van vervoersmogelijkheden, de dienst wil vervoer bieden waar persoonlijke aandacht voorop staat. Ook na afloop van de rit, bij ouderen thuis of in de gemeenschappelijke ruimte van Wijkmobiel waar activiteiten worden aangeboden, kunnen mensen elkaar beter leren kennen.

Wijkmobiel maakt gebruik van E-cars van Mango Mobility. De E-car is doordeweeks en overdag te reserveren. Tot uiterlijk een dag van tevoren kan telefonisch of via internet een rit worden aangevraagd. Het voordeel van deze E-cars is dat ze erg opvallen, dit draagt bij aan de naamsbekendheid van Wijkmobiel. Verder zijn ze minder belastend voor het milieu. Leerlingen van MBO Amersfoort zorgen voor het onderhoud van de E-cars.

Bewonersinitiatief

Wijkmobiel is een bewonersinitiatief dat is opgezet in samenwerking met verschillende lokale organisaties. Het ontvangt gemeentelijke subsidie, maar ook het Nationaal Ouderen Fonds draagt bij, net als meerdere lokale sponsors. Deze gevarieerde financiering zou kunnen bijdragen aan het succes van het project: Het zorgt voor een breed draagvlak, betere promotie en risicospreiding. Op dit moment is nog weinig bekend over de resultaten en de impact van Wijkmobiel.



17. Dorpsauto Boerdonk



Stichting Zorg om het Dorp



2014



Vervanging bieden voor het openbaar vervoer en voorzieningen weer bereikbaar maken.



Gemeente Boerdonk. De ritten zijn telefonisch te boeken via een lokaal servicepunt. 450 ritten per jaar.



€ 1,- per rit binnen het dorp. Vaste prijzen naar andere locaties, op basis van
€ 0,44 per km.



riniweijers@hotmail.com

Vervanging voor openbaar vervoer

In 2013 dreigden de gemeente Boerdonk en omliggende plaatsen en voorzieningen door de gewijzigde routes van de ARRIVA-buurtbus onbereikbaar te worden. Stichting Zorg om het Dorp pleitte tevergeefs voor aanpassing van de routes van de buurtbus. Daarop besloten zij een eigen vervoersdienst op te richten: de Dorpsauto.

Een plaatselijke garage stelde een tweedehands auto beschikbaar voor de Dorpsauto, zodat het initiatief kon starten. Vrijwillige chauffeurs halen met een auto van van Dorpsauto Boerdonk minder mobiele dorpsgenoten thuis op en rijden ze naar de gewenste bestemming. Inmiddels rijdt de Dorpsauto al bijna vijf jaar. De passagiers zijn bijzonder tevreden en geven de diensten van Dorpsauto gemiddeld een 9,7.

Impact

Dit initiatief is een eenvoudige, maar doeltreffende manier om ouderen te voorzien van een alternatief vervoersaanbod. Behalve de aanschaf van de auto worden vrijwel geen kosten gemaakt en deze vervoerskosten worden terugverdiend door de ritten.

Uit de impactscan van Society Impact (zie pagina 43) blijkt dat ouderen zonder de Dorpsauto vaker een beroep zouden doen op mantelzorgers en vaker de regiotaxi (die deels door de gemeente vergoed wordt) zouden nemen. De Dorpsauto zorgt dus voor een kleinere belasting op mantelzorgers en besparingen op het Wmo-vervoer.



18. Buurt Mobiel



Stichting Buurt Mobiel



2016



Voorzieningen binnen de buurt toegankelijk houden voor ouderen.



Utrecht. Vrijwillige chauffeurs rijden met de auto van Buurt Mobiel ouderen rond naar bestemmingen binnen de buurt. Ouderen maken een dag van tevoren een reservering door te bellen met een vrijwilligerscentrale. Meer dan 5.000 ritten per jaar.



€ 2,- per rit; € 20 voor een 10-rittenkaart (11e rit gratis)



www.buurtmobiel.com | info@buurtmobiel.com

Flexibele vervoersdienst

De oprichters van Buurt Mobiel hoorden dat veel buurtbewoners voorzieningen in de wijk niet meer konden bereiken. Om deze weer bereikbaar te maken, hebben zij Buurt Mobiel opgericht. Buurt Mobiel biedt in Utrecht vervoer van stoel tot stoel, zodat ouderen weer zelfstandig kunnen reizen binnen hun eigen wijk.

Vrijwilligers besturen de auto's van Buurt Mobiel en halen mensen thuis op, brengen hen weg of stoppen onderweg om iemand in te laten stappen. Er zijn geen haltes of vaste opstappunten. Mensen kunnen Buurt Mobiel een dag van te voren bellen voor het maken van een afspraak. Buurt Mobiel wil dat bewoners en bezoekers van de wijk meer gebruik kunnen maken van de bestaande voorzieningen.

Maatschappelijke baten

De maatschappelijke baten van Buurt Mobiel wegen op tegen de kosten: Dankzij Buurt Mobiel doen mensen minder vaak een beroep op Wmo-vervoer en mantelzorgers. De passagiers ervaren meer vrijheid, doen nieuwe contacten op en vergroten hun onafhankelijkheid. De vrijwilligers halen ook voldoening uit het initiatief en leren nieuwe mensen kennen. Op de lange termijn zullen de ouderen naar verwachting minder aanspraak maken op zorg. Het initiatief leent zich voor opschaling naar andere wijken; inmiddels is Buurt Mobiel ook in andere Utrechtse wijken actief.

2.

-
- Stel een plan van aanpak op
 - Inzicht in de behoefte
 - Organisatie & samenwerking
 - Vrijwilligers
 - Begroting & financiering
 - Maatschappelijke meerwaarde tonen
-

Aan de slag!

Het opstarten van een vervoersinitiatief begint met een behoefte, een plan van aanpak voor een oplossing en daadkracht om de doelgroep te betrekken. Een paar mensen in de buurt of in een organisatie die doorpakken om ervoor te zorgen dat ouderen kunnen komen waar zij graag willen komen.

Als een initiatief een tijdje loopt, kunnen nieuwe behoeften ontstaan en nieuwe dingen nodig zijn om hierin te voorzien. Andere ouderen hebben van het initiatief gehoord en willen zich aansluiten, u heeft meer vrijwilligers nodig, of u wilt uitzoeken welke financieringsvormen mogelijk zijn, nu uw initiatief steeds meer in een maatschappelijke behoefte voorziet.

In de volgende hoofdstukken leest u meer over vijf factoren die belangrijk zijn voor het verduurzamen van uw initiatief.

- Wilt u weten hoe u een projectplan opzet en uitvoert? Ga naar 'Stel een plan van aanpak op' op pagina 31.
- Wilt u weten hoe u uw initiatief goed kunt laten aansluiten op de behoefte van uw doelgroep? Ga naar 'Inzicht in de behoefte' op pagina 32.
- Wilt u weten wat andere partijen voor uw initiatief kunnen betekenen en vice versa? Ga naar 'Organisatie & Samenwerking' op pagina 34.
- Wilt u meer lezen over het werven en behouden van vrijwilligers voor uw initiatief? Ga naar: 'Vrijwilligers' op pagina 37.
- Wilt u meer weten over verschillende financieringsvormen voor uw initiatief? Ga naar: 'Begroting & financiering' op pagina 39.
- Wilt u meer weten over hoe u anderen (waaronder potentiële financiers) van de maatschappelijke meerwaarde van uw initiatief kunt overtuigen? Ga naar: 'Maatschappelijke meerwaarde tonen' op pagina 41.

Stel een plan van aanpak op

Als u een vervoersinitiatief wilt starten, is het verstandig om te beginnen met een plan van aanpak. Hieronder vindt u alle stappen om daartoe te komen.

Een plan van aanpak kan uitgebreid of juist beknopt zijn. U kunt zelf het beste inschatten wat bij de opzet van uw initiatief past. Het belangrijkste is dat uw plan van aanpak antwoorden bevat op de volgende vragen:

- Wie is mijn doelgroep?
- Wat is het doel van mijn initiatief?
- Hoe ga ik mijn initiatief opzetten?

Doelgroep bepalen

Voor wie start u een vervoersinitiatief? Om te bepalen wat uw doelgroep is, is het handig om deze zo specifiek mogelijk in kaart te brengen. Dus niet 'ouderen', want dat is een heel algemeen begrip. Zijn het ouderen met of zonder beperking, of ouderen in een bepaalde leeftijdscategorie? Zijn ze fit en actief, of hulpbehoevend? Wonen ze nog zelfstandig thuis of in een zorginstelling? Richt u zich op ouderen in heel Nederland of alleen in een bepaalde regio of wijk?

Doel stellen

U heeft nu helder voor ogen welke doelgroep u wilt helpen. Bekijk nu welk verschil u met uw initiatief wilt maken: dit is de doelstelling. In een plan van aanpak zet u dit in één keer raak neer. Bijvoorbeeld: 'Zorgen dat het winkelcentrum in het weekend goed bereikbaar is voor ouderen in de wijk' of 'Zorgen dat ouderen naar het buurthuis kunnen zonder afhankelijk te zijn van de dienstregeling van het openbaar vervoer'.

Opzet formuleren

De doelgroep is helder en het doel is geformuleerd, maar hoe gaat u het nu bereiken? Gaat u het vervoer zelf organiseren? Of gaat u mensen de weg wijzen naar het bestaande aanbod? De volgende vragen kunnen u helpen om uw aanpak beter te formuleren:

- Welke vervoersmiddelen denkt u te kunnen gebruiken?
- Wie gaat er rijden?
- Gaat u op vaste tijden rijden, of is het vervoer op afroep?
- Hoe regelt u het plannen van de ritten van de chauffeurs?
- Rekenen passagiers contant af met de chauffeur, of gebruiken zij een strippenkaart?
- Hoe gaat u uw initiatief onder de aandacht brengen van ouderen?
- Hoe werft u vrijwilligers?
- Wilt u mensen inzetten die zelf ouder zijn dan 65 jaar, of bijvoorbeeld jonge werklozen?
- Vervoert u binnen de wijk of woonplaats, of ook naar omliggende plaatsen?
- Wat is de maximale reisafstand?

Welke aanpak u vervolgens kiest is aan u. Wellicht kunnen de initiatieven die in hoofdstuk 1 zijn beschreven u inspireren.

Inzicht in de behoefte

Om het aanbod te bepalen is het belangrijk om de behoeften op het gebied van vervoer goed in beeld te hebben en te houden. Wat hebben de mensen voor wie u het initiatief heeft opgezet nu nodig? Zijn de behoeften voor de mensen voor wie u het initiatief organiseert nog dezelfde als in het begin? Op basis van de antwoorden kunt u preciezer bepalen wat u wilt bieden.

In dit hoofdstuk leest u meer over het in beeld brengen van de behoeften en vindt u een overzicht van de oorzaken die aan deze behoeften ten grondslag kunnen liggen.

Behoeftte in beeld

Om ervoor te zorgen dat uw initiatief goed aansluit bij de behoefte van de verschillende mensen voor wie u het initiatief opzet of opgezet heeft, raden we u aan om een behoefteonderzoek te doen. Waarom ervaren de mensen die u wilt ondersteunen een vervoersprobleem? En wat doet dat met hen? Er zijn verschillende manieren om een behoefteonderzoek aan te pakken:

- U kunt zelf gesprekken voeren met de mensen voor wie u het initiatief opzet.
- U kunt een vragenlijst verspreiden onder de mensen voor wie uw initiatief mogelijk interessant is en de antwoorden analyseren.

Door gesprekken te voeren met de mensen voor wie u het initiatief heeft opgezet of opzet, kunt u een beter beeld krijgen van de knelpunten die zij in het huidige vervoersaanbod ervaren. Het voordeel van het voeren van gesprekken is dat u door kunt vragen bij bepaalde

antwoorden en kunt checken of u de persoon die u interviewt goed heeft begrepen. Het nadeel is dat het voeren van gesprekken veel tijd kost. De volgende vragen kunnen een richting voor deze gesprekken bieden:

- Wat weerhoudt u ervan om zelfstandig te reizen? Welke belemmeringen ervaart u?
- Waarom lukt het u niet om met het openbaar vervoer te reizen?
- Waar wilde u heen? En waarom kon u daar niet komen?
- Vraagt u weleens iemand om u te rijden? Zo ja, wie? En in welke gevallen doet u dit liever niet?
- Bent u bekend met het aanbod van Valys, de regiotaxi en het vervoer vanuit de Wet langdurige zorg?

Knelpunten in aanbod voor ouderen met een beperking

Voor ouderen met een beperking bestaat vrij veel aanbod. Daarom is het belangrijk om goed bij uw doelgroep door te vragen waarom het huidige aanbod niet aansluit op hun wensen en behoeften. Problemen die oudere reizigers met een beperking vaak ervaren gaan over:

- **Bejegening:** De bejegening in het openbaar vervoer en in het doelgroepenvervoer laat soms te wensen over. Mensen ervaren reizen als onprettig door het gebrek aan persoonlijke aandacht. Het huidige vervoer is er op gericht om mensen van deur tot deur te verplaatsen. Veel ouderen geven de voorkeur aan vervoer van stoel tot stoel.
- **Betrouwbaarheid en voorspelbaarheid:** Mensen willen kunnen rekenen op het doelgroepenvervoer. Ze zijn gebaat bij kortere lijnen met de vervoerder, om incidenten snel op te lossen, of om informatie te krijgen over vertraging of personeelwisselingen. Uiteraard kan er altijd iets misgaan, maar goede communicatie kan veel verschil maken.
- **Indicatie en registratie:** Gebruikers van doelgroepenvervoer ervaren de indicatiestelling bij veel instanties als bureaucratisch, tijdrovend en inefficiënt.
- **Eigen regie op vervoer:** Mensen met een beperking willen zich liever niet vooraf vastleggen voor een bestemming en vervoersvorm. Ze willen, net als ieder ander, de vrijheid hebben om op de dag zelf, en ook tijdens hun reis, te kunnen kiezen. Dit is nu meestal niet mogelijk.
- **Toegankelijkheid openbaar vervoer:** Het is vaak onduidelijk of het openbaar vervoer tot aan een bepaalde bestemming toegankelijk is voor mensen met een beperking. Ook de fysieke ruimte rond het openbaar vervoer kan een obstakel zijn, bijvoorbeeld door hoge stoepen, of onduidelijke of slecht zichtbare informatie.

Een andere manier om de behoefte in beeld te krijgen, is het verspreiden van een vragenlijst. Als u de vragenlijst verspreidt op plekken waar veel ouderen komen, zoals lokale winkelcentra, houdt u er dan rekening mee dat u de minder mobiele ouderen misschien niet op deze plekken zult aantreffen. Deze ouderen kunt u het best bereiken door bij mensen thuis te komen. Let er wel op dat het belangrijk is om dit in samenwerking te doen met een bekende hulpverlenende partij, zoals de thuiszorg of een mantelzorger. Sommige ouderen hebben hulp nodig bij het invullen van de vragenlijst. In dat geval kunt u de vragenlijst beter mondeling afnemen of aan de verzorger vragen om te helpen.

Het voordeel van een vragenlijst is dat u deze vrij gemakkelijk onder een grote groep mensen kunt verspreiden. Het nadeel van deze methode is dat het vrij veel van de respondent vraagt (de vragen zelfstandig beantwoorden en de vragenlijst terugsturen) en dat een aantal oudere mensen hier wellicht niet toe in staat is.

Oorzaken en omvang van vervoersarmoede

Het gebrek aan een passende vervoersoplossing, waardoor mensen niet langer hun familie kunnen bezoeken, naar hun hobby of sportvereniging kunnen gaan of boodschappen kunnen doen, noemen we vervoersarmoede. Naar schatting hebben ongeveer 400.000 ouderen, verspreid over heel Nederland, hieronder te lijden. De volgende oorzaken spelen een rol:

- Hoe ouder mensen worden, des te minder ze gebruik maken van vervoer. Waar iemand tussen de 65 en 74 jaar nog drie tot vier keer per dag onderweg is, daalt dit bij 75 jaar naar minder dan twee keer. Iemand van boven de 85 jaar komt de deur bijna niet meer uit.
- Mensen op hogere leeftijd krijgen vaker te maken met functiestoornissen, waardoor ze minder mobiel zijn. Hun gezichtsvermogen gaat achteruit en de reactietijd neemt af. Ouderen kunnen verkeerssituaties daardoor niet meer zo goed inschatten en reageren minder adequaat.
- Om toch mobiel te kunnen blijven, ondervangen ouderen hun fysieke problemen deels met technologische oplossingen. Denk aan gehoorapparaten, rollators of het gebruik van een scootmobiel in plaats van een auto. Soms ontwikkelen mensen strategieën om hun afnemende mobiliteit te kunnen rekken. Zo vermijden ze bepaalde knooppunten, reizen ze buiten de spitsuren, of zorgen ze dat ze voor het donker thuis zijn.
- Als zelf autorijden of fietsen niet meer lukt, zijn ouderen aangewezen op alternatieven. Alleen sluit het beschikbare aanbod vaak niet goed aan op hun behoefte. Openbaar vervoer is voor korte afstanden zelden passend, zeker in de kleinere plaatsen of in dunner bevolkte gebieden. Zo rijdt er soms maar een paar keer per dag een bus, omdat het voor openbaar vervoeraanbieders niet rendabel is om meer diensten aan te bieden. Daarbij is het voor ouderen met een beperking soms lastig om op een bushalte of treinstation te komen.
- De overheid voorziet in de meeste regio's in Nederland in speciaal vervoer voor ouderen. Het verschil in aanbod tussen stedelijke gebieden en krimpregio's is echter groot. Daarnaast ervaren niet alle ouderen deze voorzieningen als even toegankelijk en prettig in het gebruik.
- Ouderen doen soms een beroep op hun naasten om hen ergens heen te brengen. Uit onderzoek blijkt dat ouderen gemakkelijker om hulp vragen wanneer zij voor hun gezondheid of een speciale gelegenheid ergens heen moeten. Daarentegen zijn ze hier terughoudender mee als het gaat om vervoer naar vrienden of familie, of om dagelijkse activiteiten.

Organisatie & samenwerking

Om het voortbestaan van uw initiatief te garanderen is het belangrijk om samenwerking met andere partijen te zoeken. Samenwerking kan onder andere meer kennis, beter gebruik van bestaande voorzieningen, meer financiële middelen en een betere dienstverlening opleveren. In dit hoofdstuk leest u hoe u uw eigen initiatief formeel kunt organiseren en vindt u twee overzichten (een van samenwerkingspartners en een van het bestaande aanbod van speciaal vervoer) die interessant kunnen zijn voor uw initiatief.

Organisatievorm

Wanneer uw initiatief groter wordt, kan het een goed idee zijn om de organisatie van uw initiatief te formaliseren. Voor organisaties die een maatschappelijk doel nastreven en geen winstoogmerk hebben, is een stichting meestal de juiste vorm. Een stichting is eenvoudig op te richten bij de Kamer van Koophandel. Een stichting zonder onderneming hoeft geen

belasting te betalen. Meer informatie hierover kunt u vinden op de website van de Kamer van Koophandel.

Mogelijkheden voor samenwerking

Samenwerking is een belangrijke factor in het verduurzamen van een initiatief. Een meer

- kennis (bijvoorbeeld over het werven van vrijwilligers, projectmanagement, financiering en administratie),
- voorzieningen (bijvoorbeeld een bestaande telefooncentrale)
- financiële middelen (bijvoorbeeld gemeentelijke subsidie)
- een betere dienstverlening (bijvoorbeeld door goede aansluiting op bestaand vervoersaanbod) opleveren.

Wij raden u aan om na te gaan of onderstaande partijen interessant zijn voor de organisatie en uitvoering van uw initiatief en om uw initiatief zo goed mogelijk op het bestaand aanbod van speciaal vervoer te laten aansluiten.

Potentiële partners

- **Bestaande initiatieven:** Een nieuw concept ontwikkelen kost tijd en geld. Wellicht bestaat er al een initiatief dat lijkt op wat u in gedachten heeft en kunt u hun aanpak gebruiken. In Nederland er zijn verschillende organisaties en initiatieven die hun concepten aanbieden ter opschaling. Voorbeelden hiervan zijn in dit handboek gemarkeerd met .
- **Gemeenten:** Veel gemeenten zijn, net als u, bezig met het vinden van passende vervoersoplossingen. Neem hiervoor binnen uw gemeente contact op met de afdeling Doelgroepenvervoer. Deze afdeling kan u vertellen hoe het doelgroepenvervoer lokaal georganiseerd is en welke organisaties hierbij betrokken zijn. Gemeenten kunnen u eventueel financieel ondersteunen met een startsubsidie of andere middelen. Kijk op: www.fnozorgvoorkansen.nl/dossiers/gemeente-als-partner voor meer informatie over samenwerking met gemeenten.
- **Zorgaanbieders:** Zorggroepen en de bijhorende zorginstellingen zijn verantwoordelijk voor het vervoer van en naar de dagbesteding. Gezien de hoge kosten hiervan zouden veel zorginstellingen gebaat zijn bij een goed alternatief. Wellicht biedt uw initiatief de mogelijkheid om middelen efficiënter in te zetten en kunt u de kosten delen.
- **Fondsen:** Als u een initiatief voor ouderen wilt realiseren, kunt u ook contact opnemen met een fonds dat zich op specifiek op deze doelgroep richt. Ouderenfondsen hebben veel kennis en ervaring in huis. Een overzicht van de fondsen vindt u op pagina 40.
- **Sponsors:** Sponsors kunnen u niet alleen helpen met financiering, maar mogelijk ook bij praktische zaken. Partijen die uw initiatief een warm hart toedragen en tegelijkertijd zelf baat hebben bij extra zichtbaarheid, zijn mogelijk aantrekkelijke partners.
- **Ouderen:** Het is altijd raadzaam goed in gesprek te gaan met de doelgroep zelf over hun wensen; mogelijkheden die zij zelf zien en het afstemmen van uw aanpak. Daarnaast kan de doelgroep betrokken worden door zich als vrijwilliger aan te sluiten. Het verbreden van uw doelgroep is eveneens een optie. Dit kan zorgen voor meer inkomsten en mogelijk andere vormen van financiering.
- **Sport en welzijnsorganisaties:** Er wordt door tal van organisaties veel georganiseerd voor ouderen. Probeer afspraken te maken met deze organisaties om vervoer vanuit de activiteiten te coördineren. Wellicht kunnen ouderen met elkaar meerijden.

Bestaand aanbod van speciaal vervoer

Regiotaxi, of vervoer via de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo):

De regiotaxi is bedoeld voor mensen die vanwege een handicap, beperking of psychische aandoening niet meer zelfstandig kunnen reizen. Deze mensen kunnen een indicatie aanvragen bij hun gemeente, in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning. Zij ontvangen dan een speciale Wmo-pas.

Kenmerken van de regiotaxi:

- brengt reizigers van deur tot deur;
- kan één of twee uur van tevoren worden besteld, afhankelijk van de rit en de regio;
- is bedoeld voor ritten binnen een straal van 25 kilometer vanaf het woonadres van de klant, of maximaal vijf vervoerzones;
- rijdt soms langs andere adressen om reizigers op te halen of weg te brengen, waardoor de reis langer kan duren;
- heeft een flexibele planning, waardoor reizigers een kwartier eerder of later opgehaald kunnen worden;
- heeft (in sommige regio's) een terugbelservice, die de reiziger vijf minuten voor aankomst van de taxi een melding stuurt;
- heeft een chauffeur die indien nodig kan helpen met in- en uitstappen;
- wordt gefinancierd door de gemeente.

Verschillen tussen gemeenten:

- De hoogte van het uiteindelijke tarief hangt af van de regio, oftewel: de prijs die de gemeente betaalt voor de rit verschilt per vervoersaanbieder.
- De standaardcompensatie vanuit de Wmo is 500 vervoerzones per jaar. Afhankelijk van de behoefte kan hiervan worden afgeweken.
- In sommige gemeenten hebben reizigers een onbeperkt budget.

Valys-vervoer: Valys-vervoer is bovenregionaal vervoer. Valys-vervoer kan, net als Wmo-vervoer, alleen worden gebruikt als de gemeente hiervoor een indicatie heeft afgegeven. Het vervoer is sociaalrecreatief en is bedoeld voor reizigers met een beperking. Afhankelijk van de ernst van de mobiliteitsbeperking geeft de indicatie recht op een bepaald aantal kilometers per jaar.

Kenmerken van Valys-vervoer:

- brengt reizigers van deur tot deur;
- kost de gebruiker altijd € 0,20 per kilometer aan eigen bijdrage;
- wordt vergoed uit hun persoonlijke kilometerbudget (600 km per jaar) of hoog persoonlijke kilometerbudget (tot 2250 km per jaar);
- wordt gefinancierd door de overheid.

Verschillende soorten Valys:

- Valys Basis biedt verschillende combinatiemogelijkheden tussen taxi en trein.
- Valys Begeleid biedt volledige begeleiding bij het reizen met taxi en openbaar vervoer.
- Valys Vrij biedt de mogelijkheid om naar eigen inzicht vervoer met taxi en trein te gebruiken én te combineren.

Vervoer via de Wet Langdurige Zorg (Wlz): De Wet Langdurige Zorg is er voor cliënten die zorg nodig hebben inclusief dagbesteding en/of dagbehandeling en die niet zelfstandig kunnen reizen. Mensen met een beperking hebben een Wlz-indicatie nodig om gebruik te kunnen maken van Wlz-vervoer. Het Centrum Indicatiestelling Zorg geeft deze indicatie af.

Wlz-vervoer:

- levert vervoer van deur tot deur, van en naar de dagbesteding en/of dagbehandeling;
- wordt geregeld vanuit regionale zorginstellingen;
- wordt gefinancierd door zorginstellingen, uit het door de overheid verstrekte budget;
- wordt uitgevoerd door een vervoerder die is ingehuurd door de zorginstelling.

Verschillen tussen gemeenten:

- De kwaliteit van het Wlz-vervoer hangt af van de vervoerder die het Wlz-vervoer uitvoert.
- In sommige gemeenten levert de vervoerder zowel het Wlz- als het Wmo-vervoer.
- De prijs die de zorginstelling voor het Wlz-vervoer betaalt, verschilt per gemeente.

Vrijwilligers

Vrijwilligers zijn voor veel vervoersinitiatieven voor ouderen onmisbaar. Hiervoor zijn verschillende redenen: Vrijwilligers zorgen ervoor dat een initiatief ook zonder financiering van start kan gaan, zij hebben een ander soort motivatie dan betaalde professionals en wellicht kennen zij in hun eigen netwerk mensen die als deelnemer of vrijwilliger deel willen nemen aan het initiatief.

Bij de opstart van uw initiatief is het belangrijk om vrijwilligers te vinden. Wanneer uw initiatief loopt, is het belangrijk om hen te behouden. In dit hoofdstuk leest u waar u bij het werven en behouden van vrijwilligers aan kunt denken.

Werven van vrijwilligers

Met wie zou u in uw initiatief graag willen samenwerken? En wat zijn manieren om deze mensen te vinden?

- Rondvragen in uw eigen netwerk. Misschien hebben uw vrienden, familie en burens wel zin om mee te doen of kennen zij mensen die hiervoor in zijn.
- Een oproep doen via de lokale omroep, de lokale krant, sociale media van de buurt (Facebook-groepen van de buurt of de gemeente) of het verspreiden van flyers.
- Mensen persoonlijk aanspreken op relevante locaties (sport- en hobbyverenigingen, scholen, supermarkten) en evenementen in uw gemeente.
- De gemeente benaderen. Mogelijk komt u zo in contact met inwoners die momenteel niet werken en in het kader van een re-integratietraject voor hun uitkering iets voor uw initiatief kunnen betekenen.

In de gesprekken die u met potentiële vrijwilligers voert, is het belangrijk dat u goed kunt uitleggen waarom u uw initiatief bent gestart, waarom het zo belangrijk is en waarom het voor de persoon waarmee u spreekt interessant kan zijn om zich aan te sluiten. Als de ander geïnteresseerd is, neem dan de tijd om de verwachtingen bij het vrijwilligerswerk door te spreken. Kunt u hieraan voldoen? Het onderstaande schema kan u helpen om een aantal motieven te onderscheiden.

Motivatie voor vrijwilligerswerk

- Fysieke en geestelijke gezondheid op peil houden en stellen prijs op zelfredzaamheid en sociale contacten.
- Persoonlijke ontwikkeling, horizonverbreding, het opdoen van nieuwe kennis en vaardigheden, en zingeving.
- Andere mensen helpen met hun problemen.
- Streven naar maatschappelijke verandering, willen meedoen aan het maatschappelijke debat en invloed uitoefenen op de politiek.

Behouden van vrijwilligers

Om vrijwilligers te behouden is het belangrijk om over hun motivatie en behoefte in gesprek te blijven en waar mogelijk aan hun wensen tegemoet te komen. Gemotiveerde vrijwilligers zullen langer betrokken blijven. Dit betekent onder andere dat de ouderen voor wie u het initiatief heeft gestart, dezelfde gezichten zullen zien en dat de vrijwilligers steeds beter weten op welke manier ze met bepaalde beperkingen of wensen van ouderen om kunnen gaan.

In gesprek met de vrijwilligers kunt u de volgende onderwerpen aankaarten:

- **Takenpakket:** In veel vervoersinitiatieven worden vrijwilligers ingezet als chauffeur en als planner van de ritten. Heeft de vrijwilliger plezier in deze taken? Zijn er andere taken die de vrijwilliger liever of ook zou willen oppakken (communicatie, ICT-zaken, promotie)?
- **Afstand & tijd:** Voor veel mensen komt het vrijwilligerswerk naast andere zaken als werk, op de kleinkinderen passen of zorg voor een partner. Het is waardevol om ook praktische zaken als afstand & tijd te bespreken. Is het gebied waarin de vrijwilliger werkt nog handig? Komt een andere route beter uit? Is het aantal uren nog goed? Wil de vrijwilliger zich meer of minder uren inzetten? Sluit de termijn waarop de planning wordt gemaakt aan?
- **Ontwikkeling:** Voor sommigen is vrijwilligerswerk een manier om zichzelf verder te ontwikkelen, of een opstap naar een baan. Waar wil de vrijwilliger zich in ontwikkelen? Hoe kunnen de taken die hij of zij uitvoert hieraan bijdragen? Heeft u ruimte om de vrijwilligers iets extra's op het gebied van scholing en ontwikkeling (bijvoorbeeld workshops of intervies) te bieden?
- **Betrokkenheid:** Veel vrijwilligers vinden het interessant en leuk om ervaringen met andere vrijwilligers uit te wisselen. Is hier onder uw vrijwilligers behoefte aan? Waarover willen zij met elkaar spreken en hoe vaak? Wellicht kunnen informatiebijeenkomsten of nieuwsbrieven in de behoeften op dit vlak voorzien.
- **Waardering:** Iedereen vindt waardering prettig. Vertel wat u aan het werk van deze vrijwilliger waardeert en welke positieve geluiden u van anderen over deze vrijwilliger heeft gehoord. U kunt de vrijwilligers ook samen in het zonnetje zetten, door voor hen een uitstapje of een ander gebaar van waardering te regelen.

Wilt u meer weten over het werken met vrijwilligers?

www.pep-ebook.nl: Uitgebreide en waardevolle informatie voor initiatiefnemers van vrijwilligersorganisaties.

www.vrijwilligerswerk.nl of vrijwilligeinzetgoedgeregeld.nl: Praktische informatie (omtrent onkostenvergoedingen, vacatures, aansprakelijkheid en privacy) en vrijwilligersbeleid, scholing en fondsenwerving.

www.movisie.nl/vrijwillige-inzet: Tips om lokaal vrijwilligerswerk te waarderen, achtergrondinformatie en opinieartikelen over vrijwilligerswerk.

Begroting & financiering

Het is noodzakelijk om een begroting te hebben en voldoende financiering te vinden om uw initiatief te kunnen laten voortbestaan. In dit hoofdstuk vindt u een aantal suggesties voor inkomsten- en uitgavenposten op uw begroting en een overzicht met financieringsmogelijkheden.

Begroting opstellen

In een begroting laat u zien welke uitgaven en inkomsten u verwacht. Als het goed is overtreffen de inkomsten de uitgaven.

- In de eerste kolom neemt u alle voorziene uitgavenposten en bijbehorende kosten op. Kosten waaraan u kunt denken zijn: de kosten voor de vervoermiddelen, inclusief brandstof, belasting, onderhoud, verzekering en afschrijving (deze kosten zijn mede afhankelijk van het aantal gereden kilometers. Bereken de autokosten per kilometer via de website van de ANWB: www.anwb.nl), kosten voor huisvesting, computers, mobiele telefoons, vergaderingen, administratie, communicatie (bijvoorbeeld brochures en advertenties in lokale kranten) en vergoedingen voor vrijwilligers en eventueel betaalde krachten.
- In de tweede kolom schrijft u de inkomstenposten en bijbehorende inkomsten op. De financiering van uw initiatief zal voor een deel bestaan uit dat wat gebruikers betalen voor een rit. Kijk eens bij andere lokale vervoersprojecten, of bij vervoer dat min of meer vergelijkbaar is, zoals de regiotaxi of Buurtbus, om te zien welke prijzen zij hanteren. Naast een ritprijs, kunt u een abonnement of strippenkaart invoeren. Gebruikers betalen dan bijvoorbeeld een maandelijkse of jaarlijkse vergoeding en daarboven een vergoeding per rit of kopen hun ritten per vijf of tien. Dit geeft (iets) meer zekerheid over de inkomsten.

Financiering

Zodra u een helder beeld heeft van de opzet van uw initiatief, de kosten en de verwachte inkomsten, kunt u zich verdiepen in andere inkomstenbronnen. Alleen de vergoedingen voor de ritten zijn waarschijnlijk niet voldoende om uw initiatief draaiende te houden. Er zijn veel manieren om aan aanvullende financiering te komen. De kunst is om de juiste partij te benaderen, en ervoor te zorgen dat die zich aangesproken voelt door uw verhaal en de meerwaarde ziet van uw initiatief. In het volgende hoofdstuk leest u meer over hoe u de maatschappelijke meerwaarde van uw initiatief kunt aantonen. In het onderstaande kader vindt u een aantal partijen en financieringsvormen die interessant kunnen zijn voor uw initiatief.

Financieringsmogelijkheden

Subsidies

Zoek uit of er in uw gemeenten en provincie subsidies verstrekt worden die van toepassing zijn op projecten voor lokaal aanvullend vervoer. Denk aan subsidies om de leefbaarheid in wijken en buurten te bevorderen of subsidies voor ouderenprojecten. In een enkel geval kunt u mogelijk gebruik maken van gemeentelijke Wmo-gelden voor vervoer. Nieuwe vormen van vervoer kunnen aanspraak maken op innovatiesubsidies. Met name provincies hebben budgetten voor vervoersexperimenten. Het aanvragen van subsidies kost veel tijd en de uitkomst is onzeker. Daar staat tegenover dat de financiële bijdrage aanzienlijk kan zijn.

Fondsen

Benader fondsen die zich specifiek op ouderen richten voor hulp bij het opzetten van een vervoersinitiatief voor ouderen. Ouderenfondsen kunnen u niet alleen financieel steunen, ze hebben bovendien veel kennis over uw doelgroep (zie ook: www.fondsenvoorouderen.nl). U kunt hen dus ook om praktische hulp vragen bij uw initiatief. Zie het volgende overzicht voor de ouderenfondsen in Nederland. Een andere goede bron voor het vinden van fondsen in uw buurt is www.lokalefondsen.nl.

Sponsoring

Selecteer een aantal geschikte partijen die zich eventueel als sponsor aan uw initiatief zouden willen verbinden. Voor wie zou het interessant zou kunnen zijn om hun zichtbaarheid te vergroten, binnen uw doelgroep of in breder verband? Voor welke organisaties in uw regio kunnen uw diensten van meerwaarde zijn? Bied sponsors de mogelijkheid tot naamsvermelding of advertenties, op de voertuigen of op de website. Het werven van sponsors kost minder tijd dan het aanvragen van subsidies en donaties, maar levert doorgaans ook minder op. Stichting Mobiliteit voor Iedereen heeft ruime ervaring met het werven van sponsors en is gespecialiseerd in het financieren van zorgvervoer door middel van sponsoring. Neem contact op met een dergelijke organisatie voor advies: www.stichtingmobiliteitvooriedereen.nl

Crowdfunding

Vraag aandacht voor uw initiatief en bereik tegelijk een breed publiek door te kiezen voor crowdfunding. Er zijn diverse websites waar u een verzoek om financiering kunt plaatsen. Bij deze vorm van financieren kunnen meerdere mensen en organisaties een klein bedrag doneren, in ruil voor een tegenprestatie zoals een vermelding op de website, een aantal gratis ritten of een bedankfeest. Naast crowdfunding in de vorm van een donatiecampagne, zijn ook andere varianten mogelijk, bijvoorbeeld crowdfunding in de vorm van een lening (microkrediet) of aandeel. Kijk op www.nederlandcrowdfunding.nl, ondernemersplein.kvk.nl/crowdfunding-voor-bedrijven en www.crowdfunding.nl/vergelijken/ voor diverse crowdfundingplatforms.

Fundraising bij evenementen

Haal geld op voor uw initiatief via een evenement, zoals een braderie, sponsorloop of loterij. Bedenk wel dat het organiseren ervan tijd en geld kost en dat de opbrengst onzeker is. Anderzijds is een evenement, net als crowdfunding, een uitstekende manier om vervoer op maat voor ouderen onder de aandacht te brengen van een breed publiek. Dit kan de extra inspanning de moeite waard maken.

Financiering op basis van maatschappelijke meerwaarde

Heeft u al eens gedacht aan financiering met behulp van een Social Impact Bond? Bij deze financieringsvorm wordt een vervoerder privaat voorgefinancierd, bijvoorbeeld door een fonds of een bank. Als blijkt dat er inderdaad maatschappelijke besparingen worden gerealiseerd dan krijgt de financier het geïnvesteerde bedrag met rente uitgekeerd. Tot nu toe is een dergelijke financieringsconstructie nog niet toegepast op lokaal vervoer.

Als u in staat bent om de maatschappelijke besparingen goed te onderbouwen en heldere afspraken over het meten van deze besparingen kunt maken met uw financier/investeerder en de uitvoerders van uw initiatief, is deze financieringsvorm wellicht wat voor u. Bedenk dat het een complexe manier van werken is, die veel voorbereidingstijd vraagt

Overzicht ouderenfondsen in Nederland

Er zijn verschillende fondsen die initiatieven voor ouderen ondersteunen. Op de website www.fondsenvoorouderen.nl vindt u een overzicht en een quickscan waarmee u kunt nagaan bij welk fonds u een aanvraag voor financiering zou kunnen doen. Hieronder een korte omschrijving van deze fondsen:

- Bavo stichting (voorkeur voor initiatieven in de regio Kennemerland)
- Dioraphte (gericht op initiatieven die steun bieden aan mensen in armoede en isolement)
- Fonds 1818 (alleen donaties aan initiatieven in de regio Haaglanden)
- Fonds Schiedam Vlaardingen (alleen donaties aan initiatieven in Schiedam, Vlaardingen en Maassluis)
- Fonds Sluyterman van Loo (gericht op initiatieven die het welbevinden van kwetsbare ouderen bevorderen)
- Kansfonds (gericht op initiatieven die kwetsbare mensen helpen hun situatie te doorbreken)
- Nationaal Ouderenfonds (gericht op initiatieven die de sociale kring van ouderen vergroten, zelfredzaamheid bevorderen en dagelijkse dingen als boodschappen doen weer toegankelijk maken)
- Oranje Fonds (gericht op initiatieven waarin vrijwilligers zich inzetten voor meer ontmoetingen, minder eenzaamheid en meer begrip voor de ander)
- Pius-Stichting (alleen donaties aan initiatieven in de regio Noord-Holland Noord)
- Sint Laurensfonds (onder andere gericht op het doorbreken van een sociaal isolement onder ouderen in Rotterdam en omgeving)
- Brentano's Steun (gericht op initiatieven die het welzijn van ouderen bevorderen)
- Fonds SGS (voorkeur voor initiatieven uit de regio Kennemerland en de regio Zaanstreek/Waterland)
- Maagdenhuis (gericht op initiatieven die de zelfregie van ouderen versterken)
- RCOAK (gericht op initiatieven die de kwaliteit van leven van kwetsbare groepen bevorderen)
- VSBfonds (gericht op initiatieven die 'meedoen' in de samenleving bevorderen)

Maatschappelijke meerwaarde tonen

Om uw initiatief te kunnen verbeteren, financiers te behouden en nieuwe financiers te vinden is het noodzakelijk om de maatschappelijke meerwaarde aan te kunnen tonen. In dit hoofdstuk leest u hoe u dit in drie stappen kunt doen.

Stap 1. Houd belangrijke gegevens over het initiatief bij

De eerste stap in het aantonen van de maatschappelijke meerwaarde van uw initiatief is het bijhouden van gegevens over uw initiatief, waaronder een beschrijving van de aanpak, kosten en resultaten en informatie over de doelgroep. Verzamel en registreer in ieder geval onderstaande gegevens:

Doel: Ritten verzorgen aan doelgroep (x) in regio (x).

Ondersteunende activiteiten: Inventariseren van de behoefte, werven vrijwillige chauffeurs, promoten van het initiatief, inplannen van ritten en organiseren van bijeenkomst voor de vrijwilligers.

Organisatie: Informatie over het aantal vrijwilligers, wie wat doet, en de organisatievorm.

Kosten: Kosten voor vervoermiddelen, huisvesting, communicatie en bijeenkomsten.

Resultaten: (x aantal) ouderen met een beperking bereikt, (x aantal) unieke klanten/passagiers, gemiddeld (x aantal) ritten per passagier, (x aantal) ritten per locatie, (x aantal) ritten per jaar en (x aantal) kilometer gereden.

Doelgroep: Informatie over geslacht, geboortejaar, burgerlijke staat en aard van de beperking.

Stap 2. Vraag naar de tevredenheid en de effecten

Op basis van de verzamelde gegevens kunt u, met behulp van interviews met belanghebbenden van het initiatief (gebruikers, mantelzorgers en professionals), verkennen hoe tevreden zij zijn en wat het effect van het initiatief op hen en op hun werk is. Het effect van het initiatief is iets anders dan het resultaat. Het resultaat, dat in stap 1 beschreven is, gaat bijvoorbeeld over het aantal ritjes dat iemand in 2018 maakte. Het effect van dit resultaat gaat over wat dit voor deze persoon betekent, bijvoorbeeld dat hij of zij zich nu vrolijker voelt, omdat hij of zij de kleinkinderen vaker ziet.

U kunt de informatie van de interviews anoniem verwerken. Het is voor de kwaliteit van de data wel goed om het geboortejaar en eventueel het traject en de beperking van de passagier te noteren. Deze informatie kunt u gebruiken om indien nodig voor bepaalde groepen aanpassingen te doen in uw aanpak. Hieronder vindt u voorbeelden van vragen en manieren om de tevredenheid over uw initiatief en de effecten van uw initiatief te onderzoeken.

Tevredenheid: Vraag naar waardering op een schaal van 0 tot 10 voor een aantal aspecten.

Bijvoorbeeld: bejegening chauffeurs, veiligheid, punctualiteit, gezelligheid, comfort en prijs. Vraag eventueel hoe belangrijk respondenten deze aspecten vinden, en laat hen een cijfer of score geven op een schaal van 0 tot 10: van heel belangrijk tot heel onbelangrijk. Leg respondenten afbeeldingen voor van een aantal vervoersvormen, zoals die van uw eigen vervoersdienst, buurtbus, regiotaxi, lijnbus, commerciële taxi, metro, tram en trein. Vraag vervolgens om de afbeeldingen op volgorde van voorkeur te leggen, en vraag waarom zij voor deze volgorde kiezen.

Effecten van het initiatief op de passagiers: Verzamel informatie door passagiers tijdens interviews een aantal effecten voor te leggen en te vragen in hoeverre de vervoersdienst bijdraagt aan bijvoorbeeld meer mobiliteit, zelfstandigheid, vrijheid en sociale contacten. Vraag mensen hoe belangrijk ze dit vinden, op een schaal van 0 tot 10. Geef hen daarnaast de mogelijkheid om nog andere effecten te benoemen en laat mensen aangeven in hoeverre zij zich hierdoor minder eenzaam voelen.

Effecten van het initiatief op de mantelzorgers: Verzamel eventueel ook informatie over de effecten op de mantelzorgers van de passagiers. Hoeveel, op een schaal van 0 tot 10, is de belasting op de mantelzorger dankzij het initiatief afgenomen? Indien de belasting is afgenomen kunt u nog een aantal open vragen stellen over wat dit betekent voor de gezondheid en het sociale leven van de mantelzorger en voor de relatie tussen mantelzorger en verzorgde (passagier).

Effecten van het initiatief op de vrijwilligers: Neem interviews af met vrijwilligers om na te gaan welke effecten zij ervaren. Formuleer vooraf effecten, zoals zinvolle tijdsbesteding, sociale contacten, persoonlijke ontwikkeling, verbetering van de arbeidsmarktpositie, en vraag in hoeverre vrijwilligers deze effecten herkennen. Stel hier ook open vragen over. Een voorbeeld van deze enquête is te vinden op de website van Society Impact: www.societyimpact.nl.

Stap 3. Analyseer & presenteer de maatschappelijke meerwaarde

In de laatste stap combineert u de informatie uit stap 1 en stap 2. Het is goed om in ieder geval de volgende onderdelen op te nemen:

- Het aantal interviews per doelgroep en, indien relevant, iets over de verhouding in leeftijden, man/vrouw en soorten beperking.
- De belangrijkste data (resultaten, uitgaven, inkomsten, aantal vrijwilligers).
- De belangrijkste effecten voor verschillende belanghebbenden (ouderen, mantelzorgers, vrijwilligers, gemeente, zorgverzekeraar). Benoem per belanghebbende het belangrijkste effect. Het effect voor de ene groep belanghebbenden, bijvoorbeeld minder eenzaamheid onder x aantal ouderen, kan een ander effect voor een andere belanghebbende hebben, bijvoorbeeld lagere zorgkosten voor de gemeente.

Het is extra overtuigend als u ook informatie op kunt nemen over:

- Het verschil in kostprijs tussen uw initiatief en andere beschikbare vervoersopties.
- De positieve financiële effecten voor gemeenten en zorgverzekeraars (zie in het volgende overzicht de 'effectencalculator'): Hoeveel bespaart uw initiatief de gemeente op het gebied van vervoer- en zorgkosten?

Meer informatie over het meten van impact:

- Download de Handreiking voor Maatschappelijke Kosten Baten Analyses in het Sociale Domein via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2011/10/06/werken-aan-maatschappelijk-rendement>.
- Maak gebruik van de maatschappelijke prijslijst op www.effectencalculator.nl. Hiermee kunt u een prijskaartje hangen aan tal van maatschappelijke effecten, variërend van de kosten van een huisartsbezoek tot de kosten van een scooter.

Een aansprekende manier om de informatie uit de impactscan te presenteren is in een infographic. Hierin zien alle (potentiële) betrokkenen in één oogopslag welk verschil u maakt met uw initiatief. Op internet vindt u grafisch ontwerp bureaus die op basis van uw rapportage een infographic kunnen maken.

De volgende twee infographics zijn gebaseerd op twee impactscans die Society Impact met de steun van FNO, volgens de hiervoor beschreven stappen, heeft uitgevoerd voor de Dorpsauto in het kleine Brabantse dorp Boerdonk (lees meer over het initiatief op pagina 28) en voor Buurt Mobiel in de Utrechtse wijk Overvecht (lees meer over het initiatief op pagina 29).

Buurt Mobiel in Overvecht - Utrecht

De aanpak



Buurt Mobiel is opgezet om met name oudere en/of minder mobiele bewoners te vervoeren naar voorzieningen binnen de wijk of naar familie of vrienden.



Het vervoer en coördinatie geschiedt door vrijwilligers, er zijn geen vaste haltes of opstappunten. Gebruikers bellen Buurt Mobiel en worden zo snel mogelijk opgehaald. De dienst rijdt op weekdagen tussen 9.00 - 16.00 uur. In 11 winkels zijn strippenkaarten verkrijgbaar. Buurt Mobiel heeft zo'n 260 unieke klanten, waarvan 50 tot 60 minstens 1x per week gebruik maken van de dienst.

5.100 ritten met 6.000 passagiers
Afstand gemiddelde rit is 4,32 km
van- en naar voorzieningen en contacten

Vrijwillige chauffeurs en centralisten,
veelal gepensioneerd. Sommigen
hebben echter nog een baan

Lokale ondernemers worden betrokken
bij Buurt Mobiel als verkooppunten
van de strippenkaarten

De financiering en de kosten per rit



De financiering van Buurt Mobiel is gebaseerd op de vergoedingen per rit (passagiers) en daarnaast subsidies en giften van derden. De kosten per rit zijn gemiddeld € 2,-

Buurt Mobiel	€ 9,17	Regiotaxi	€ 11,30	Regiotaxi	€ 11,30
Bijdrage passagier	€ 2,-	Bijdrage passagier (met WMO pas)	€ 1,30	zonder WMO pas	€ 7,20
Bijdrage gemeente	€ 7,17	Bijdrage gemeente	€ 10,00	Bijdrage gemeente	€ 4,10

De meerwaarde



gebruikers

87 % ervaart
(veel) meer een
gevoel van vrijheid



doen minder
beroep op
mantelzorgers



81 % ervaart toename
zelfredzaamheid en
onafhankelijkheid



39 % heeft (veel)
meer sociale
contacten



vrijwilligers

2/3 ervaart veel
voldoening en
verrijking



> 50 % heeft
meer sociale
contacten

gemeente/ overheid

reductie zorgkosten
gemeente (WMO) en
zorgverzekering



minder beroep
Regiotaxi



versterken
sociale
cohesie

Afweging kosten en baten



€ 24.000,- per/jr = is wat de gemeente **meer** kwijt zou zijn
aan extra WMO-vervoer als er geen Buurt Mobiel zou zijn

€ 5.443,- p/jr = is wat mantelzorgers zelf aan vervoerskosten
zouden maken als Buurt Mobiel er niet was

Buurt Mobiel realiseert aanzienlijke besparingen:

*** minder beroep WMO-vervoer**
*** verwachte afname beroep op zorg vanwege**
afname kans op vervoersarmoede en
toename zelfredzaamheid



2016

opgericht door
Moyra Haaxma
en Jeroen Blokland
in de Utrechtse
wijk Overvecht

2018

> 5.000 ritten gereden,
uitgebreid naar andere
delen van Utrecht
(Zuilen en noordoost)

2019

De jaarlijkse subsidie
van de gemeente stopt -
hoe nu verder?

Dorpsauto Boerdonk

De aanpak



Dorpsauto is een unieke dienst in Boerdonk, wat **begeleid vervoer** aanbiedt voor (vooral) ouderen in voor het doen van boodschappen, doktersbezoek, bezoek aan het dorpshuis of familie en vrienden.

4.635 kilometer en 449 ritten per jaar
Gemiddeld gebruik: 1x per week voor boodschappen en voorzieningen



De chauffeur zorgt niet alleen voor de rit van A naar B maar **begeleidt** de mensen ook, indien nodig, bij het tillen van boodschappen, bij het wegwijs maken in het ingewikkelde ziekenhuis, e.d. Het is vervoer **van stoel tot stoel**.

6 chauffeurs - 1 coördinator
14 vaste klanten
De auto is inmiddels aan vervanging toe.



Aangezien Boerdonk klein is kennen de meeste bewoners elkaar; de chauffeurs zijn **oudere vrijwilligers**. Dorpsauto krijgt geen subsidies of giften, maar wordt volledig betaald door ritvergoedingen en Stichting Zorg om het Dorp.

€ 2.481 is wat de Stichting jaarlijks bijlegt voor de inzet van Dorpsauto. Er is geen gelijkwaardig alternatief voor de Dorpsauto.

De financiering en de kosten per rit



Gebruikers en de Stichting Zorg om het Dorp dekken de kosten. De bijdrage van de gebruikers wordt aangevuld door de Stichting met de opbrengsten van andere activiteiten. Er zijn geen andere bronnen van inkomsten zoals subsidies of sponsoring.

Dorpsauto	€ 10,07	Regiotaxi	€ 12,00	Regiotaxi	€ 12,00
Bijdrage passagier	€ 4,56	Bijdrage passagier (met WMO pas)	€ 2,00	zonder WMO pas	€ 6,00
Bijdrage Stichting	€ 5,51	Bijdrage gemeente	€ 10,00	Bijdrage gemeente	€ 6,00

De meerwaarde

gebruikers

9,7

algemene tevredenheid



toename mobiliteit: 45 % komt vaker de deur uit



doen minder beroep op mantelzorgers



82 % ervaart toename vrijheid, zelfstandigheid en welbevinden



82 % heeft meer sociale contacten
45 % is minder eenzaam

vrijwilligers



zinnvolle dagbesteding

gemeente/overheid



reductie zorgkosten gemeente en zorgverzekering



minder beroep Regiotaxi



versterken sociale cohesie

Welke besparingen realiseert Dorpsauto?



€ 898 p/jr = is wat de gemeente **meer** kwijt zou zijn als er alléén Regiotaxi zou worden ingezet

€ 2.344 p/jr = is wat mantelzorgers zelf aan **extra** kosten zouden maken als Dorpsauto er niet was

Dorpsauto realiseert aanzienlijke besparingen:

* minder beroep WMO-vervoer

* verwachte afname beroep op zorg vanwege afname kans op vervoersarmoede en toename zelfredzaamheid



3.

Tips uit de praktijk

Op basis van de initiatieven die wij in deze handreiking bespreken, hebben we een aantal tips geformuleerd. In dit hoofdstuk vindt u deze tips, geordend volgens de vijf factoren voor verduurzaming en steeds met een verwijzing naar het initiatief dat de inspiratie vormde.

Inzicht in de behoefte

- Inventariseer de knelpunten in het bestaande aanbod en bied een oplossing voor tekortkomingen (zie: 'Buurautoplus', een initiatief in Amersfoort voor ouderen die het lastig vinden om met het openbaar vervoer te reizen en 'Dorpsauto Boerdonk' dat werd opgericht toen een deel van het bestaande openbaar vervoer wegviel. Meer over het bestaande aanbod leest u op pagina 36).
- Sluit aan op het bestaande aanbod en maak het openbaar vervoer toegankelijker (zie: 'GoOV' voor een pilot met een speciale app waarmee oudere mensen of mensen met een beperking gemakkelijker gebruik van het openbaar vervoer kunnen maken).
- Start een initiatief voor een doelgroep die u goed kent (zie: 'Verbindend Vervoer Oisterwijk', dat is opgestart door oudere vrijwilligers).
- Denk naast bestemmingen in de gemeente, ook aan veelbezochte plekken in de regio (zie: 'Seniorenbus Vught', waarin de bus behalve in Vught ook naar het ziekenhuis en centraal station in Den Bosch rijdt).
- Begin uw initiatief met een behoefteonderzoek (zie: 'Samobiel', waar achteraf bleek dat wijkbewoners specifieke wensen en twijfels hadden, waar het project niet goed op aansloot).
- Stem uw communicatie over het initiatief af op de doelgroep (zie: 'Emté-autootje', waarin ouderen onvoldoende op de hoogte waren van het bestaan van het initiatief en de mogelijkheden die het bood).

Organisatie & samenwerking

- Neem contact op met de Wmo-afdeling van uw gemeente om mogelijkheden voor samenwerking te verkennen (zie: 'Scootmobielpool voor Welzijn', waarin de verzekeringspremie door samenwerking met de gemeente lager uitvalt) of misschien kan de inzet van chauffeurs in uw initiatief deel uitmaken van een re-integratietraject (zie: 'iYYo's Middelburg en Vlissingen', waarin het streven is dat de chauffeurs binnen zes tot negen maanden uitstromen naar een betaalde baan).
- Werk samen met een zorginstelling om faciliteiten te delen (zie: 'Argos Mobiel', waarin het vervoersinitiatief de facilitaire diensten van Argos Zorggroep kan gebruiken).
- Zoek aansluiting bij landelijke organisaties en maak gebruik van bestaande kennis en ervaring (zie: 'AutoMaatje' waarin de ANWB lokale organisaties ondersteunt op het gebied van bedrijfsvoering, materiaal, trainingen, begeleiding, software, kwaliteitsonderzoek en publiciteit & 'Vervoersdienst Welzijn Scheveningen', waarin Welzijn Innovatiegroep Nederland adviseert bij het opzetten en het evalueren van de voortgang van het project).
- Betrek lokale partijen, zoals de supermarkt, bij uw initiatief voor sponsoring of promotie (zie: 'iYYo's Middelburg en Vlissingen', waar lokale partijen benaderd werden voor sponsoring).
- Zoek partners die belang hebben bij het verbeteren van de mobiliteit van ouderen, zoals winkeliers (zie: 'Emté-autootje', waarin drie supermarkten de handen ineen sloegen).
- Zoek geschikte partners voor activiteiten die niet tot de kern van uw aanbod behoren, zoals het onderhoud van voertuigen (zie: 'Wijkmobiel', waarin leerlingen van MBO Amersfoort voor het onderhoud van de E-cars zorgen).

Vrijwilligers

- Behoud vrijwilligers door voldoende aandacht aan hun persoonlijke ontwikkeling te besteden (zie: 'Vervoersdienst Welzijn Scheveningen' als inspirerend voorbeeld).
- Betrek vrijwilligers door hen een aantrekkelijke beloning te bieden (zie: 'Stumobiel', waarin studenten het aantal kilometers dat zij vrijwillig voor het initiatief rijden, ook privé mogen rijden met de auto van het initiatief).

Begroting & financiering

- Zorg dat vrijwilligers hun eigen auto gebruiken, zodat u niet hoeft te investeren in voertuigen (zie: 'AutoMaatje', waarin de 550 vrijwilligers een eigen auto gebruiken en 'Vervoersdienst Welzijn Scheveningen').
- Bind klanten met een lidmaatschap: Zo kunt u rekenen op vaste inkomsten. Stel uw initiatief tegen hogere kosten ook beschikbaar voor mensen zonder lidmaatschap, en vergroot daarmee uw bereik (zie: 'Zonnebloemauto', waarin gebruikers eenmalig een pas van €10,- moeten kopen en 'Seniorenbus Vught', waarin gebruikers €5,- per maand betalen voor een abonnement).
- Haal inkomsten uit uw initiatief door met strippenkaarten te werken. Het is handig voor de gebruiker en u krijgt de inkomsten voor meerdere ritten in één keer binnen (zie: 'Argos Mobiel', waarin gebruikers een 'Argos Mobiel, Rittenkaart' kunnen aanschaffen, 'Wijkmobiel', waarin gebruikers met een strippenkaart korting krijgen op de ritten en 'Buurt Mobiel', waarin gebruikers bij een volle strippenkaart een ritje gratis krijgen).
- Sluit aan op gemeentelijke financieringsstromen (zie: 'Verbindend Vervoer Oisterwijk', dat elk jaar een vast bedrag van de gemeente ontvangt).
- Bedenk of u een app of andere technologische toepassing kunt inzetten om ritten sneller in te plannen (zie: 'Stumobiel', waarin ouderen een ritje per app, online of telefonisch kunnen aanvragen).

Maatschappelijke meerwaarde tonen

- Denk verder dan vervoer van A naar B: Een bijzondere ontmoeting in de buitenlucht kan voor ouderen ook waardevol zijn (zie bijvoorbeeld: 'Fietsen alle jaren' waarin sociale interactie en buiten zijn centraal staan).
- Maak duidelijk dat uw initiatief niet alleen de mobiliteit van ouderen vergroot, maar ook andere maatschappelijke problemen oplost, zoals eenzaamheid (zie: 'BoodschappenPlusBus' waarin nieuwe vriendschappen worden gesloten en 'Fietsen alle jaren' waarin de ontmoeting tussen vrijwilliger en gebruiker een van de hoofddoelen is).
- Maak van uw business case een overzichtelijke factsheet, zie blz. 44 en 45.

**Vervoersarmoede is
wel willen, maar niet
kunnen verplaatsen
omdat passend
vervoer ontbreekt.**

Verantwoording & dankwoord

Voor dit handboek hebben we gesproken met initiatiefnemers van uiteenlopende vervoersinitiatieven voor ouderen. Sommigen zijn we zelf op het spoor gekomen, anderen hebben ons gevonden via de advertentie op onze website of werden naar ons doorverwezen, bijvoorbeeld door FNO. Onze vraag luidde: Wie is of kent een innovatieve ondernemer die een vervoersinitiatief heeft opgericht om de mobiliteit van thuiswonende ouderen met een beperking te vergroten? Deze oproep resulteerde in een enorme lijst initiatieven. Vervolgens hebben we geïnventariseerd hoe de afzonderlijke initiatieven waren opgezet en wat de achterliggende motivatie was. Daarbij werden de omvang, het aantal ritten per jaar en de kosten meegenomen. Tot slot, en niet onbelangrijk, hebben we bekeken welke leerpunten het initiatief bevatte voor anderen.

Uiteindelijk hebben we voor Mobiel in de buurt achttien vervoersinitiatieven geselecteerd, waarbij rekening is gehouden met regionale spreiding, de omgevingen waarbinnen zij opereren en de verschillende oplossingen. Van de initiatieven 'Dorpsauto Boerdonk' en 'Buurt Mobiel in Utrecht Overvecht' hebben we niet alleen een beschrijving, maar ook een infographic van de impactscan opgenomen. Voor de totstandkoming van dit handboek en de impactscans willen we FNO danken voor hun waardevolle samenwerking en inhoudelijke bijdrage.

Wij willen alle initiatiefnemers die wij voor deze handreiking gesproken hebben hartelijk danken voor het vrijmaken van hun tijd en het delen van hun waardevolle inzichten.

Colofon

Auteurs:

René van Hooren, Nina-Sophie Meijer,
Iona Mulder, Marieke van der Zanden

Redactie:

Krijn van Beek, Sadik Harchaoui,
Roos Stamet, Evelien Vos, Imre Vellenga

Ontwerp:

Dimitri Mau-Asam, Dimardesign BNO

In samenwerking met FNO
Society Impact 2019

Society Impact

De Ruijterstraat 36
2518 AS Den Haag
www.societyimpact.nl

