

# HANDREIKING BELEID VRIJWILLIGERSVERVOER

## Gemeenten en provincie Utrecht

Kamieke van de Riet en Femke Nannes  
April 2023



## Participatie

Een van de opgaven van gemeenten is hun inwoners te laten participeren; meedoen in de samenleving. Dit vormt de basis onder de Wet Maatschappelijke Ondersteuning 2015. Deze opgave ligt niet alleen in het sociaal domein. In het mobiliteitsdomein is de afgelopen jaren een toenemende aandacht voor de sociale en economische gevolgen voor mensen die niet over voldoende vervoersmogelijkheden beschikken[1]. Vervoer is immers een voorwaarde om mee te kunnen doen in de samenleving. Het is niet vanzelfsprekend dat mensen voorzieningen kunnen bereiken. Dit heeft te maken met o.a. autobezit, kunnen fietsen, de afstand tot de voorzieningen, lichamelijke, mentale en financiële beperkingen, de bekendheid met vervoersmogelijkheden en de aanwezigheid van een sociaal netwerk waarop je een beroep kunt doen.

## Vrijwilligersvervoer ontstaan vanuit behoefte

Wat een inwoner nodig heeft om voorzieningen en contacten te bereiken verschilt per persoon en hangt af van het lokale vervoersaanbod. Vanuit de samenleving heeft dit geleid tot het ontstaan van vervoersinitiatieven met vrijwilligers naast formele vervoersvoorzieningen zoals Wmo-vervoer en (aanvullend) openbaar vervoer. Er was een behoefte die niet werd vervuld en daar zijn vrijwilligers op ingesprongen met een aanbod dat aansluit op de lokale vraag. Soms is dit een initiatief waarin vrijwilligers met hun eigen auto een plaatsgenoot vervoeren, bijvoorbeeld Automaatje. In een aantal gevallen gaat het om grotere initiatieven die met een eigen wagenpark bestaande uit (elektrische) auto's of busjes inwoners vervoeren. In de rapportage Advies vrijwilligersvervoer provincie Utrecht[2] is dit uitgebreid beschreven. Conclusie daarvan is dat vrijwilligersvervoer een waardevolle bijdrage levert en mensen in staat stelt mee te doen in de samenleving.

## Reden tot ondersteuning

Het uitgangspunt in deze handreiking is dan ook dat gemeenten er baat bij hebben vervoersinitiatieven met vrijwilligers te ondersteunen, naast de formele vervoersvoorzieningen binnen de Wmo. In welke mate en welke vorm, laten we in deze handreiking zien. De afgelopen periode voerden we gesprekken met gemeenten en vervoersinitiatieven. In een community of practice hebben tien gemeenten uit de provincie Utrecht ervaringen uitgewisseld. Ook vervoersinitiatieven hebben hun kennis en ervaring gedeeld tijdens netwerkbijeenkomsten. Er zijn veel verschillen tussen de gemeenten in de provincie Utrecht én tussen vervoersinitiatieven. Vanuit historie zijn verschillende situaties en relaties gegroeid. Met deze handreiking bieden we kaders en handvatten om het gesprek te voeren en (opnieuw) keuzes te maken en afspraken vorm te geven die passen bij de gemeente en de initiatieven.

De adviezen in deze handreiking zijn gebaseerd op:

- 39 interviews met vervoersinitiatieven
- 13 interviews met gemeenten
- 4 interviews met de provincie Utrecht
- 4 kennissessies met 27 initiatieven
- 1 co-creatiesessie met provincie en 10 gemeenten
- 3 bijeenkomsten Community of Practice (10 gemeenten en provincie)
- tussentijdse overleggen met initiatieven, gemeenten, provincie en regio's/percelen

## Aanbevelingen

De volgende algemene aanbevelingen gelden voor alle gemeenten en worden verder in dit stuk uitgewerkt:

1. Stel één vaste contactpersoon aan binnen de gemeente voor vervoersinitiatieven met vrijwilligers
2. Voer als contactpersoon minimaal eenmaal per jaar een persoonlijk gesprek met elk initiatief
3. Geef minimaal een vaste kleine waarderingsubsidie aan vervoersinitiatieven met vrijwilligers
4. Wanneer gemeente en initiatief open staan voor samenwerking, verken prestatieafspraken en bijbehorende financiering

## Leeswijzer

We starten met de urgentie van de opgave: dubbele vergrijzing en bereikbaarheid van voorzieningen zijn redenen om gedegen te kijken naar de meerwaarde van vrijwilligersvervoer in je gemeente. Vervolgens gaan we in op hoe je als gemeente keuzes kunt maken in de manier waarop je vrijwilligersvervoer ondersteunt. Tot slot beschouwen we de rol van de provincie met betrekking tot het stimuleren van vrijwilligersvervoer.

[1] Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland. Jeroen Bastiaanssen en Marnix Breedijk, 2022. Planbureau voor de leefomgeving

[2] Vrijwilligersvervoer in de provincie Utrecht, advies wenselijkheid impuls vrijwilligersvervoer en kennisuitwisselingsplatform, Femke Nannes, Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer en Kamieke van de Riet, Zet, 2022.

## Dubbele vergrijzing

De grootste doelgroep die gebruik maakt van vervoersinitiatieven met vrijwilligers zijn ouderen. Het aantal ouderen neemt de komende jaren sterk toe, we spreken van een dubbele vergrijzing. Het aantal ouderen neemt niet alleen toe, zij leven ook langer. Hierdoor neemt het percentage ouderen binnen de bevolking toe. Dit is in het hele land een punt van zorg maar er zijn ook verschillen tussen gemeenten. In de tabel op de volgende pagina is per gemeente de prognose van het aantal ouderen (65+) in 2025 en 2050 weergegeven. Indien een rood cel gekleurd is, betekent het dat er een afwijking naar boven is ten opzichte van het landelijke gemiddelde, ofwel er zijn in de betreffende gemeente naar verwachting meer 65-plussers dan gemiddeld.

## Bereikbaarheid voorzieningen

Naast de leeftijdsprognose is de gemiddelde afstand ten opzichte van voorzieningen zoals zorg en supermarkt weergegeven voor inwoners van de betreffende gemeente. Om deze afstanden te duiden hebben we gekeken naar de afstand die ouderen gemiddeld per dag afleggen met de fiets en te voet. Uit landelijk cijfers blijkt dat 50% van de 65-plussers geen auto bezit (CBS, 2020). Er is dus een grote groep ouderen die zich op een andere manier moet verplaatsen om voorzieningen te bereiken. CBS geeft aan dat inwoners van 65-75 jaar gemiddeld slechts 0,2 km per dag afleggen per bus, tram of metro. Voor de duiding van de afstanden zijn we daarom uitgegaan van lopen en fietsen. Gemiddeld liep in 2021 een persoon van 65-75 jaar 1,6 km per dag en fietste 3,4 km per dag (CBS). Om bereikbaarheid van de voorzieningen te bepalen hebben we de afstanden gehalveerd in verband met de heen en terugweg naar een voorziening<sup>[1]</sup>.

## Wat valt op?

Op de volgende pagina is de situatie voor alle gemeenten in de provincie Utrecht weergegeven. Als we naar het globale beeld kijken, zien we dat de dubbele vergrijzing in de meeste Utrechtse gemeenten nog sterker is dan gemiddeld in Nederland; verhoudingsgewijs zijn er meer dan gemiddeld 65+ers in de meeste gemeenten van de provincie Utrecht in 2025 en in 2050. Wat bereikbaarheid van voorzieningen betreft valt op dat er gemiddeld zeer weinig voorzieningen op loopafstand bereikbaar zijn. Huisarts en levensmiddelen zijn in de meeste gemeenten op fietsafstand bereikbaar. Als mensen niet (meer) kunnen fietsen of autorijden ontstaat hier dus een vervoersvraag. Voor ziekenhuizen zijn inwoners in vrijwel alle gemeenten aangewezen op andere vervoersoplossingen omdat ze verder weg liggen dan fietsafstand. Bibliotheken, tegenwoordig vaak een plek van ontmoeting en activiteiten, liggen in ongeveer de helft van de gemeenten op fietsafstand en in de andere helft verder weg.

Met het groeien van de groep ouderen zal de groep die problemen heeft om voorzieningen te bereiken groeien. Voor goede gezondheid en welzijn van inwoners is het een voorwaarde dat ze voorzieningen zoals huisarts en dagelijkse levensmiddelen kunnen bereiken. Vrijwilligersinitiatieven spelen daarbij een belangrijke rol naast Wmo-voorzieningen voor vervoer. Inwoners gebruiken vrijwilligersinitiatieven vaak om zorglocaties te kunnen bereiken, maar ook om zelfstandig dagelijkse boodschappen te kunnen doen en voor bezoek van familie en vrienden; essentiële activiteiten voor gezondheid en welzijn.

Naast de tabel is het aantal vervoersinitiatieven met vrijwilligers in de gemeente opgenomen. In bijlage 1 staat meer informatie over het type initiatief en het aantal ritten. In een derde van de gemeenten is één of geen enkel vervoersinitiatief met vrijwilligers actief is. Wanneer er geen, of alleen een klein initiatief is, betekent dit dat inwoners eerder een beroep zullen doen op Regiotaxi.

[1] Het planbureau voor de Leefomgeving onderzoekt de mogelijkheid van normen voor (minimale) bereikbaarheid in de toekomst. Zie ook de [toespraak](#) van staatssecretaris Vivianne Heijnen bij de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen.

# URGENTIE & MEERWAARDE VRIJWILLIGERSVERVOER

## Cijfers per gemeente

In de onderstaande tabel zijn de gegevens per gemeente weergegeven. De kolom 'Leeftijd 65+' gaat over de dubbele vergrijzing. Alle gemeenten in Nederland hebben met deze ontwikkeling te maken. Als de cellen in deze kolom roze gekleurd zijn, betekent dit dat in de betreffende gemeente het aandeel 65+ers groter is dan gemiddeld in Nederland en daarmee dus ook de uitdaging die dit met zich meebrengt. Daarnaast is de gemiddelde bereikbaarheid van voorzieningen te voet en met de fiets weergegeven voor 65-75 jarigen. Ouderen die geen auto (meer) rijden hebben dus andere vervoersoplossingen nodig om deze voorzieningen te kunnen bereiken. Naast (aanvullend) openbaar vervoer en Wmo-vervoer voeren vrijwilligersinitiatieven vaak ritten uit naar lokale voorzieningen. In de kolom rechts is zichtbaar hoeveel vervoersinitiatieven in de gemeente actief zijn.

Gemeente	Leeftijd 65 +[1]		Gemiddelde afstand van een woning tot voorzieningen (km), 2021 [2]					Aantal vervoersinitiatieven met vrijwilligers [3]
	2025	2050	Huisarts	Ziekenhuis	Dagelijkse Levensmiddelen	Café e.d.	Bibliotheek	
Amersfoort	17%	24%	0,8	3,6	0,7	1,1	1,6	7
Baarn	25%	25%	0,9	1,7	0,6	0,8	1,3	2
De Bilt	24%	25%	1	4,7	0,9	2,3	2	2
Bunnik	23%	26%	0,8	5,2	0,6	0,7	2,9	3
Bunschoten	18%	24%	1,4	1,4	0,8	1,1	1,6	0
Eemnes	23%	25%	1,1	4,7	0,9	1,3	1,2	0
Houten	20%	26%	1,9	2,6	1,7	2,2	2,9	3
IJsselstein	21%	29%	0,7	4,3	0,6	1,2	1,4	3
Leusden	25%	28%	0,8	2,1	0,9	2	1,6	3
Lopik	20%	26%	1,6	8,1	1,3	1,2	6,6	0
Montfoort	22%	28%	1	6,5	0,8	1,8	6,6	2
Nieuwegein	22%	24%	0,8	2,7	0,8	1,7	2,4	6
Oudewater	22%	27%	1,2	9,2	0,9	0,9	1,8	1
Renswoude	18%	25%	1,1	7,3	0,8	1	1,1	1
Rhenen	23%	29%	1,2	6,5	0,8	1	1,2	2
De Ronde Venen	23%	27%	1,2	3,3	1	2,2	1,5	2
Soest	24%	26%	0,8	5,4	0,6	1	1,8	2
Stichtse Vecht	22%	26%	1,2	7,7	1,1	2	1,9	3
Utrecht (gemeente)	12%	21%	0,6	2,8	0,5	0,9	1,2	7
Utrechtse Heuvelrug	25%	25%	1,1	5,1	1	2	1,3	4
Veenendaal	19%	22%	1	2	0,7	1,2	1,9	1
Vijfheerenlanden	21%	24%	1,2	5,8	1,1	1,4	1,8	1
Wijk bij Duurstede	25%	28%	0,6	7,7	0,6	1,4	1,1	2
Woerden	21%	27%	1,1	3,4	0,9	1,4	1,7	3
Woudenberg	20%	26%	1	7,1	0,8	1	1,1	1
Zeist	21%	22%	1	3	0,7	1,7	2,1	1
Provincie Utrecht	19%	24%						62
Nederland	21%	25%						

- De voorziening ligt gemiddeld genomen binnen loopafstand van een 65-75 jarige
- De voorziening ligt gemiddeld genomen buiten loopafstand en binnen fietsafstand voor een 65-75-jarige
- De voorziening ligt verder weg dan de gemiddelde fietsafstand van een 65-75-jarige

Bronnen:

[1] CBS Statline, Regionale prognose 2023-2050; bevolking, intervallen, regio-indeling 2021

[2] CBS Nabijheid voorzieningen; afstand locatie, regionale cijfers, gewijzigd op: 4 november 2022

[3] Exclusief buurtbussen, boodschappendiensten en uitjes. Zie bijlage 1 voor overzicht van soorten initiatieven

# HET WEERWOORD

## Ja maar...

In het afgelopen jaar zijn we tijdens de gesprekken met gemeenten en initiatieven regelmatig gestuip op 'ja, maar'. In de voorgaande pagina's hebben we de urgentie om vervoersinitiatieven met vrijwilligers als waardevolle spelers te zien aangegeven. Op deze pagina gaan we expliciet in op een aantal van de 'ja, maar-en' die we zijn tegengekomen. Deze ja-maaren zijn geen reden om vrijwilligersvervoer links te laten liggen. Ze geven wel aan op welke punten je kritisch het gesprek kunt voeren met elkaar.

### We hebben toch Regiotaxi

Het klopt dat de doelgroep van vrijwilligersvervoer deels overlapt met die van Regiotaxi. Het stijgende aantal ouderen (toename Wmo-kosten) en de tekorten aan beroepschauffeurs pleit echter voor samenwerking of ten minste het naast elkaar bestaan van beiden. Daarnaast heeft vrijwilligersvervoer belangrijke (neven)effecten. Het is laagdrempelig doordat inwoners eenvoudig kunnen aanmelden zonder indicatiestelling. Vrijwilligers hebben meer tijd voor begeleiding van reizigers. Belangrijke neveneffecten zijn het versterken van de sociale cohesie in de wijk/kern en het vergroten van het welzijn van de reiziger én van de vrijwilliger.

### Biedt vrijwilligersvervoer wel kwaliteit

Vrijwilligerswerk is niet vrijblijvend. Wij zien dat vrijwilligers juist heel graag goede kwaliteit leveren en betrouwbaar en stiptheid hoog in het vaandel hebben. Zij richten zich op de mensen die het echt nodig hebben en helpen mensen die een drempel ervaren om de deur uit te gaan. Het kunnen vinden van voldoende vrijwilligers (in de toekomst) is een risicofactor, maar dat geldt ook voor betaald vervoer.

### Vrijwilligers verdringen het werk van professionele chauffeurs

Het volume van vervoer door vrijwilligers valt over het algemeen in het niet bij wat betaalde taxidiensten doen. Over het algemeen doen vrijwilligers de ritten waar meer persoonlijke begeleiding nodig is, bijvoorbeeld in het ziekenhuis. Of juist korte ritten binnen wijken of kernen die voor taxibedrijven onrendabel zijn. Er is dus weinig 'concurrentie' tussen vrijwilligers en taxibedrijven. In de huidige krappe arbeidsmarkt zijn vrijwillige chauffeurs zelfs meer nodig dan ooit.

### Het rijden met eigen auto's is niet duurzaam

De opgave om minder CO2 uit te stoten en over te schakelen naar duurzamere alternatieven gaat ons allemaal aan. Voor diensten die rijden met eigen auto's van de chauffeurs ligt dit echter buiten de invloedssfeer van de organisatie. Wat deze diensten vaak kenmerkt is dat zij vervoer bieden met 1-op-1 begeleiding, zoals ritten naar het ziekenhuis. Hierbij is de extra CO2 uitstoot de keerzijde van het bieden van extra begeleiding. Wanneer we overigens kijken naar de combinatiegraad van Regiotaxi dan blijkt die gemiddeld ook niet veel hoger dan 1 te zijn hetgeen maakt dat er op duurzaamheidsvlak weinig verschil is met initiatieven met eigen auto. Vrijwilligersinitiatieven met een eigen wagenpark met elektrische voertuigen daarentegen dragen bij aan de duurzaamheidsdoelstelling.



**J A MAAR !?**



In deze handreiking zoeken we de balans tussen het geven van houvast en ruimte om als gemeente en initiatief individuele keuzes te kunnen maken die aansluiten bij de lokale situatie. Eén gemeente kan met verschillende initiatieven verschillende routes bewandelen, zie het stroomschema op de volgende pagina.

### Contactpersoon

Om een inwonersinitiatief in je gemeente te waarderen is minimaal een vaste contactpersoon nodig. Het is raadzaam één persoon binnen de gemeente als contactpersoon voor alle vervoersinitiatieven te laten fungeren. Voor de initiatieven heeft dit als voordeel dat zij weten waar zij met vragen terecht kunnen en niet met verschillende afdelingen contact hoeven zoeken. Het voordeel voor de gemeente is dat er een persoon is die overzicht heeft over de verschillende initiatieven en kan monitoren hoe deze zich tot elkaar verhouden: welke aanbod is er voor mijn inwoners beschikbaar (voor wie, waarheen, wanneer)? Op welke afdeling de contactpersoon werkzaam is, maakt in principe niet uit. Het kan een voordeel zijn iemand vanuit Wmo-vervoer als contactpersoon aan te stellen omdat de doelgroepen van Wmo-vervoer en van vervoersinitiatieven deels overlappen. Afstemming met welzijn of leefbaarheid is belangrijk in het kader van het waarderen van inwonersinitiatief: wat is daarop het gemeentelijk beleid? Ook contacten met collega's van verkeer en parkeren zijn belangrijk.

### Gesprek en waardering

De contactpersoon voert eenmaal per jaar een gesprek met de initiatieven uit interesse voor wat de inwoners doen voor mede-inwoners. Geef als blijk van waardering jaarlijks een waarderingssubsidie als het initiatief daarvoor open staat. Houd daarbij een vast bedrag aan voor alle initiatieven, met eventueel een onderscheid voor wat betreft het aantal vrijwilligers dat actief is binnen het initiatief. Zorg dat deze waarderingssubsidie eenvoudig wordt verstrekt. Voorkom een ingewikkelde aanvraagprocedure en houd de verantwoording minimaal. Het is bedoeld als waardering voor de vrijwilligers en mag naar eigen inzicht worden besteed. Onderdeel van de waardering kan ook hulp bij communicatie zijn. Initiatieven geven soms aan het moeilijk te vinden zichzelf bekend te maken bij de doelgroep.

### Ambitie voor resultaat

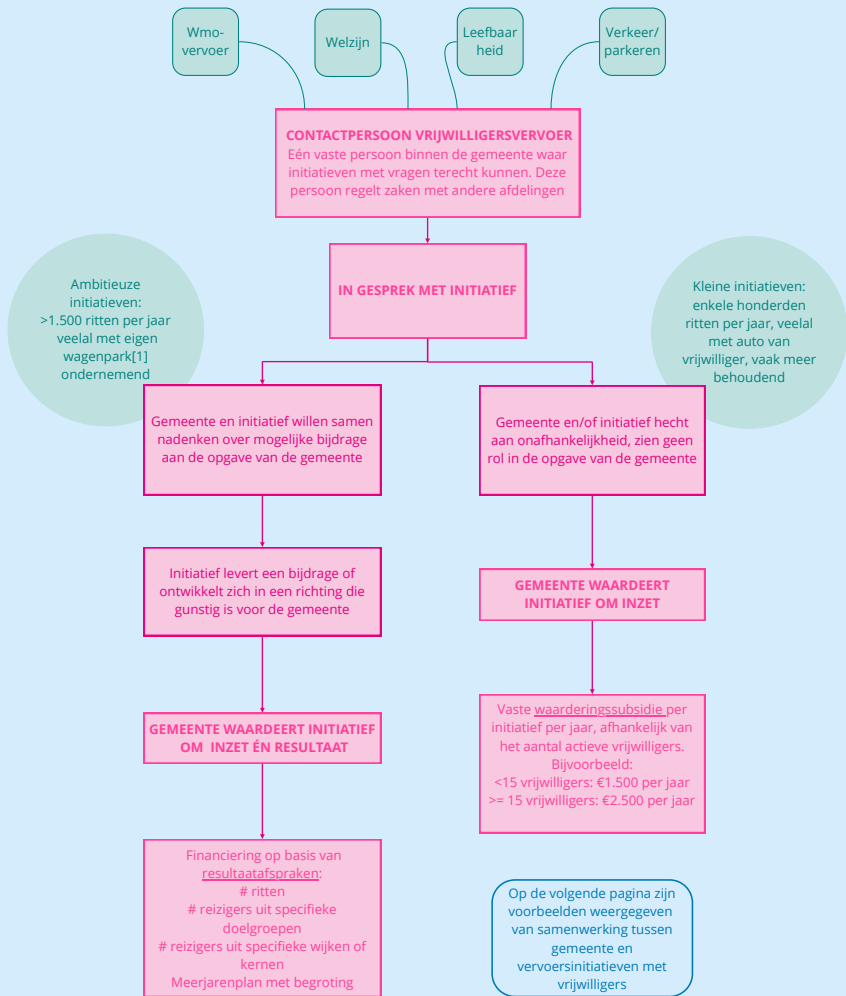
Onder een initiatief met ambitie voor resultaat verstaan we een initiatief dat meer dan 1.500 ritten per jaar verzorgt of een initiatief dat groeit en ondernemend is. In dit geval kunnen gemeente en initiatief samen verkennen wat de bijdrage aan de opgave van de gemeente is en hoe de gemeente het initiatief hierin kan ondersteunen. Wil het initiatief bijdragen aan de doelstellingen van de gemeente dan kan de gemeente financieel bijdragen in de vorm van subsidie met resultaatafspraken. Denk bijvoorbeeld aan de situatie dat in een bepaalde wijk geen vervoersaanbod beschikbaar is en er komen vragen van inwoners. Als het initiatief bereid is ook in deze wijk ritten te gaan aanbieden dan kunnen ze afspraken maken over een bijdrage in de exploitatiekosten, gekoppeld aan afspraken over het behalen van een x aantal ritten in deze wijk. Meerjarenafspraken hebben de voorkeur vanwege continuïteit van het initiatief. Als een initiatief een financiële bijdrage van de gemeente wil, hoort daar altijd een plan van aanpak met begroting bij en resultaatafspraken. Houd als richtlijn voor financiering de onkosten van Regiotaxi per rit in de gaten. De kosten van vrijwilligersvervoer per rit zouden onder het bedrag van Regiotaxi moeten zitten. Wanneer initiatieven financiële ondersteuning krijgen als voorliggende voorziening, kan de gemeente inwoners doorverwijzen naar het initiatief voordat een Wmo-indicatie in beeld komt. Op pagina 7 geven we een aantal voorbeelden van samenwerking tussen initiatieven en de gemeente.

### Uitzondering: opstarten nieuwe initiatieven

Als er sprake is van een opstartend initiatief zal mogelijk in de eerste jaren meer ondersteuning nodig zijn. Bijvoorbeeld ANWB Automaatje vraagt in het eerste jaar een betaalde coördinator voor 20 uur per week (bron ANWB Automaatje). Wanneer de vrijwilligers zijn geworven en de processen zijn ingeregeld kan dit worden teruggebracht naar minimaal 4 uur per week, afhankelijk van het aantal ritten.

# HANDREIKING

## Hoe om te gaan met vervoersinitiatieven met vrijwilligers?



[1] Buurtbussen krijgen financiering via een andere route en laten we in deze rapportage buiten beschouwing. Het is wel handig als de contactpersoon vrijwilligersvervoer van de gemeente en de buurtbus elkaar kennen en weten te vinden bij vragen

# VOORBEELDEN

## Samenwerking gemeente en ondernemende vervoersinitiatieven

### WOEJ, Gemeente Leidschendam/ Voorburg 75.000 inwoners

#### Initiatief

Het vervoersaanbod van welzijnsorganisatie WOEJ in Leidschendam en Voorburg is zeer uitgebreid: een lijndienst, (rolstoel) groepsvervoer naar dagbesteding en andere bestemmingen, particulier vervoer en contractmanagement van leerlingen- en jeugdzorgvervoer. Klant is de zorginstelling of bewoner en deze betaalt een bedrag per rit of route en soms een lidmaatschap per jaar. Er zijn ongeveer 130 vrijwilligers en drie betaalde krachten.

#### Plek in beleid en financiering

Woej heeft zowel een subsidie- als contractrelaties met 4 beleidsafdelingen van de gemeente. Voor de coördinatie van het leerlingenvervoer is een contract afgesloten, voor de lijndienst en het particulier vervoer een subsidie. Daarnaast heeft een grote zorgorganisatie een contract afgesloten voor alle busvervoer met Woej, dat kan omdat de gemeente zorg (dagbesteding) inkoop met vervoer.

#### Samenwerking

De vervoerstaking van Woej is ontwikkelingsgericht en goed georganiseerd, er is veel kennis van zowel sociaal domein als de taxibranche/ doelgroepenvervoer. Er zijn korte lijnen tussen Woej en de gemeente. Gemeente werkt samen met Woej omdat zij goed zijn in sociale kant van vervoer; signaleren, voorkomen eenzaamheid, maar ook flexibel, efficiënt en betrouwbaar. De versnippering in contactpersonen bij de gemeente en financieringsstromen is een risico omdat Woej juist goed kan functioneren door de combinatie van alle vervoersonderdelen.

### HEENENWEER

#### Gemeente Amsterdam 200.000 inwoners (drie gebieden)

#### Initiatief

Korte ritten deur-deur met 2-persoons elektrische voertuigen in 3 gebieden voor mensen met een mobiliteitsbeperking. 9.000 ritten per jaar in 1 gebied. Klant betaalt 1 euro per rit. 90 vrijwilligers, 1 betaalde coördinator voor alle gebieden.

#### Plek in beleid en financiering

HeenenWeer is een algemene voorziening. Financiering (op pilotbasis) vanuit sociaal domein. Subsidie €150.000 voor 3 gebieden voor 1 jaar

Gemeente Amsterdam heeft een toekomstvisie Sociaal Vervoer opgesteld met als doel om de druk op Wmo vervoer, (A)OV genoemd, te verminderen en openbaar vervoer te verbeteren. Om de doelstellingen in het programma te bereiken wordt actief ingezet op het stimuleren van lokale initiatieven die fijnmazige oplossingen bieden. Complicerend is dat er op dit moment geen financiële duidelijkheid is voor de langere termijn, hierdoor is het voor HeenenWeer lastig om investeringen te doen en contracten aan te gaan voor o.a. coördinatie en voertuigen

#### Samenwerking

De gemeente Amsterdam ziet de HeenenWeer als een belangrijke partner en heeft de samenwerking structureel vormgegeven met een maandelijks stuurgroep overleg waarbij iemand vanuit Verkeer en Openbare Ruimte en stadsdelen vanuit Sociaal Domein betrokken zijn.

### HUGOHOPPER

#### gemeente Dijk en Waard 88.000 inwoners

#### Initiatief

Vervoersvereniging HugoHopper biedt lijndiensten met 4 routes door Heerhugowaard, aanvullend deur-tot-deur vervoer, groepsvervoer voor instellingen in de avonden en een buurtbus. De HugoHopper rijdt met 8 voertuigen 36.000 ritten (2019). De 1400 leden/ passagiers zijn ouderen en mensen met een beperking. De organisatie werkt met 3 betaalde krachten en 165 vrijwilligers.

#### Plek in beleid en financiering

De gemeente beschouwt de diensten van de vereniging als een voorliggende algemene voorziening voor alle inwoners en verwijst naar HugoHopper voordat ze een regiotalixpas verstrekt. Gemeente heeft uitgangspunt heeft dat zij 80% van het vervoersaanbod regulier aanbesteden en 20% beleggen bij HugoHopper.

Financiering via jaarlijkse subsidie van ongeveer €300.000 aan de vervoersvereniging en een meerjarige overeenkomst (4-5 jaar) waarin men verwachtingen en commitment naar elkaar heeft uitgesproken. Dit geeft goede basis voor continuïteit en ontwikkeling. Financiering is subsidie omdat er wordt gewerkt met beschikbare vrijwilligers en om de vervoersdienst niet op te zadelen met aanbestedingsproces en onzekerheid hiervan.

#### Samenwerking

Er is regelmatig overleg tussen gemeente en vervoersdienst. Elk kwartaal worden cijfers gedeeld om te kunnen monitoren. Gemeente beschouwt de HugoHopper als een strategische partner om samen na te denken over vervoersvraagstukken.

### LEERPUNTEN UIT VOORBEELDEN

De voorbeelden laten zien dat samenwerking tussen gemeente en vervoersinitiatieven in de praktijk tot mooie resultaten kan leiden. Verwachtingen naar elkaar uitspreken en vastleggen in resultaatafspraken kan leiden tot een waardevol partnerschap. Daarbij hebben meerjarenafspraken de voorkeur. Bij een grotere vrijwilligersdienst en meerjarensamenwerking is er ruimte het vervoersaanbod door te ontwikkelen afhankelijk van de vraag in de samenleving. De gemeente kan dan ook doorverwijzen. De voorbeelden illustreren dat vrijwilligersvervoer en Regiotaxi goed naast elkaar kunnen bestaan en zich in afstemming op elkaar kunnen ontwikkelen.

Voor uitgebreide beschrijving van de voorbeelden zie bijlage 2.



# INVESTERING EN OPBRENGST per keuze

	INVESTERING	OPBRENGST
WAARDERINGS- SUBSIDIE	Centraal contactpersoon benoemen	Overzicht initiatieven in de gemeente en wat zij aanbieden aan inwoners
	Eenmaal per jaar structureel overleg, daarnaast beantwoorden van vragen / afstemming binnen de organisatie	Initiatief kan gemakkelijker haar dienst leveren door korte lijntjes met de gemeente
	Kleine waarderingssubsidie	Initiatief voelt zich erkend maar heeft zelf verantwoordelijkheid en vrijheid van uitvoeren
SAMENWERKING MET RESULTAATAFSPRAKEN	Centraal contactpersoon benoemen	Overzicht initiatieven in de gemeente en wat zij aanbieden aan inwoners
	Tijd maken voor structureel overleg en afstemming binnen de organisatie	Sturing mogelijk: inspringen op signalen, behoeften, beleidsontwikkeling
	Structurele financiële bijdrage	Resultaat levert bijdrage aan opgave gemeente

# ROL VAN DE PROVINCIE -1-

In deze handreiking beschreven we de relatie tussen vervoersinitiatieven met vrijwilligers en de opgaven in gemeenten waarin ze actief zijn. Binnen de opdracht keken we ook naar de rol van de provincie Utrecht ten opzichte van vrijwilligersvervoer. Voor één vervoersvorm is er sprake van een directe relatie tussen vrijwilligersvervoer en de provincie: buurtbussen. Qua organisatie lijken buurtbussen op andere vervoersinitiatieven met vrijwilligers. Als bovenlokale partij adviseren we de provincie een faciliterende rol te nemen in het delen en uitbreiden van kennis, ervaring en inzichten in vervoer door vrijwilligers.

## **Aanvullend openbaar vervoer**

Buurtbusvrijwilligers leveren een dienst die onderdeel is van het openbaar vervoer en dus onder de aanbesteding van de provincie valt. De eerste contactpersoon van de buurtbusverenigingen is in Utrecht de vervoerder. We hebben tijdens gesprekken met buurtbusvrijwilligers gemerkt dat het waardevol is om als provincie contact te hebben met de buurtbusverenigingen. Ons advies is een jaarlijkse buurtbus-bijeenkomst te organiseren met vervoerder en provincie en een aansprekende agenda.

Wanneer blijkt dat er een leemte is in het aanbod van (aanvullend) openbaar vervoer kan de provincie in samenwerking met de gemeente een nieuw vrijwilligersinitiatief helpen van de grond te komen met een opstartsubsidie.

## **Uitwisselen kennis en ervaring**

Zowel vervoersinitiatieven als gemeenten hebben aangegeven het waardevol te vinden kennis en ervaringen uit te blijven wisselen in de toekomst. In de eerste fase van de Community of Practice is veel uitgewisseld tussen gemeenten. Voor het vervolg is heel duidelijk de behoefte uitgesproken om aan de slag gaan en keuzes te maken voor de implementatie van beleid rondom vrijwilligersvervoer. Wanneer gemeenten concrete stappen gaan zetten kunnen ze daadwerkelijk gaan leren van elkaars praktijk.

Binnen het kennisuitwisselingsplatform voor initiatieven wordt kennis en netwerk aangeboden en helpen de initiatieven elkaar verder. Zij hebben aangegeven dit graag voort te willen zetten. Zie ook het document 'Resultaten kennisplatform vrijwilligersvervoer'.

Het bij elkaar brengen van gemeenten en initiatieven voor uitwisseling is een wens die is uitgesproken vanuit zowel gemeenten als initiatieven en is een vanzelfsprekende vervolgstap.

## **Maatwerkadvies**

Mogelijk ontstaan specifieke vragen en is maatwerkadvies aan gemeenten of initiatieven nodig. Ook hier kan de provincie een faciliterende rol vervullen. Bijvoorbeeld over samenwerking tussen initiatieven, ontwikkeling van nieuw aanbod of het ondersteunen van gemeente of bestaande vervoersdienst bij het bereiken van nieuwe doelgroep/wijk, werven vrijwilligers, overschakelen naar elektrisch vervoer.

## ROL VAN DE PROVINCIE -2-

### **Communicatie over vervoersmogelijkheden**

Vanuit zowel initiatieven als gemeenten en provincie hebben we signalen gekregen dat er behoefte is aan duidelijke communicatie over welke vervoersinitiatieven in een gemeente actief zijn. Wij adviseren hierin een faciliterende rol voor de provincie door als provincie aansluiting te zoeken bij een platform dat deze initiatieven online per gemeente weergeeft. Ikwilvervoer.nl is zo'n platform. Daarnaast ontwikkelt Zet momenteel samen met [stichting Vervoer voor Elkaar](#) een nieuw platform waarbij inbedding, communicatie en borging aandacht krijgen om het gebruik van het platform te optimaliseren.

### **Benchmark**

Een andere mogelijke rol voor de provincie is het uitbreiden van handvatten en kennis voor beleid, bijvoorbeeld in de vorm van een benchmarkonderzoek waarin kosten en opbrengsten van vervoersinitiatieven in beeld worden gebracht. Zo'n benchmark kan gemeenten inspireren en richting geven bij het maken van keuzes.

### **Kansen voor bundelen van krachten**

Zorgvervoer is een onderwerp dat in het project alleen zijdelings aandacht heeft gehad. Instellingen organiseren vaak vervoer met vrijwilligers. Hier liggen kansen voor het combineren van vervoersvragen, het organiseren van het vervoer of gebruik en financiering van voertuigen. De provincie kan het opsporen van kansen voor samenwerking mogelijk maken.

### **Verbinding programma AOV/DGV**

Juist nu een nieuwe manier van werken gaat starten op het gebied van doelgroepenvervoer is het belangrijk de verbinding te houden met het bredere programma en de relatie met vrijwilligersvervoer in het vizier te houden. Meer verbinding met programma AOV/ DGV is ook wenselijk om waar mogelijk aan te sluiten op elkaars projecten (zoals informatievoorziening en inclusie) en het opsporen van kansen om dwarsverbanden te leggen.

Communicatie over vrijwilligersvervoer naar gemeenten en initiatieven die nog niet zijn aangesloten bij de CoP en het kennisuitwisselingsplatform zorgt dat zij op de hoogte blijven van ontwikkelingen en worden geïnspireerd tot actie. Op deze manier ontstaat olievlekwerking vanuit de koplopergemeenten. Deze communicatie kan gaan over voorbeelden, leerervaringen, kennis en ontwikkelingen in het brede veld. Mogelijke vormen zijn nieuwsbrieven en het onderwerp agenderen bij bijvoorbeeld perceel overleggen,

# TOT SLOT

Zoals in deze handreiking uiteengezet kunnen vervoersinitiatieven met vrijwilligers bijdragen aan uitdagingen van de toekomst. Vervoer is essentieel om mee te kunnen doen in de samenleving. Naast formele vervoersvormen zoals (aanvullend) openbaar vervoer en Wmo-vervoer biedt vrijwilligersvervoer inwoners de mogelijkheid om er op uit te gaan naar voorzieningen en sociale contacten. In welke mate je als gemeente kunt samenwerken met vrijwilligersinitiatieven hangt af van wat de vrijwilligers willen, hoe ze zijn georganiseerd en of je er als gemeente mee wilt samenwerken.

We hopen dat deze handreiking inspiratie biedt om aan de slag te gaan met beleid voor vrijwilligersvervoer. Er liggen mooie kansen om samen te werken aan bereikbaarheid voor iedereen.

Handreiking vrijwilligersvervoer is een uitgave van Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer | Zet

In opdracht van provincie Utrecht en gemeenten in de provincie Utrecht

Femke Nannes | Kamieke van de Riet

[www.kenniscentrumvrijwilligersvervoer.nl](http://www.kenniscentrumvrijwilligersvervoer.nl) | [www.wijzijnzet.nl](http://www.wijzijnzet.nl)

April 2023