

of andere reden nooit van gekomen. Wellicht vanwege alle gedoe of op zijn minst de angst daarvoor. Echt spontaan kun je het immers niet noemen als je je uitjes zo zorgvuldig moet plannen en organiseren. En als je dan ook nog eens moeite hebt met digitale vaardigheden, dan is het soms niet zo gek als je denkt: 'laat maar'. En soms heb je van die dagen dat je wel weg zou willen, maar je gezondheid het toch niet toelaat. Het is ronduit vervelend en voelt bezwaarlijk om dan weer alles te moeten afzeggen.

Niet gek dus dat ik het niet alleen leuk en gezellig, maar vooral ook dankbaar vind dat ik af en toe als privé chauffeur kan inspringen. Maar ik ben natuurlijk niet altijd beschikbaar. En soms moet de scootmobiel wel echt mee. In die situaties bieden de Regiotaxi (voor reizen in de eigen regio) en Valyss (voor de langere stukken) uitkomst. Het is geweldig dat je zo toch nog steeds van A naar B kunt reizen. Overigens vaak via C en D, maar dat terzijde. Alleen -en nu komt het- dat van A naar B is waar we ons steeds zo op verkijken.

Als je reist met een cognitieve-, audiovisuele- of fysieke beperking, is het binnen redelijke tijd enigszins op tijd aankomen op de plek van bestemming slechts één van de vele dingen waar je je druk om kunt maken. En dat is wat vrijwilligersvervoer nu zo bijzonder maakt. Het is een volwaardige manier van reizen waarbij aandacht voor de mens centraal staat. Reizen is geen obstakel, het is een middel om op een zinvolle manier invulling te geven aan je leven en je alledaagse bezigheden.

Kijk op de website van een willekeurige vrijwilligersvervoersdienst en je ervaart direct de gastvrije houding van organisaties die dankzij de inzet van vrijwilligers vele ritten per jaar verzorgen. De teksten vertrekken niet bij de te maken reis, maar bij de wensen en mogelijkheden van de reiziger. Plusbus033 in Amersfoort vertelt je dat je je vooral niet te druk moet maken: *“Onze vrijwilligers dragen zo nodig de boodschappen, geven een arm ter ondersteuning of duwen de rolstoel”*. Buurt Mobiel in Utrecht geeft aan welke waarden centraal staan, namelijk *“plezierig”* en *“comfortabel”* en MeanderOmnium in Zeist schrijft: *“U kunt met onze belbus naar winkelcentra in de directe omgeving, maar ook bijvoorbeeld naar de markt, huisarts, tandarts of sportclub, of naar een sociaal bezoek aan vrienden of activiteiten.”* Mobiliteit is geen luxeproduct maar een recht.

Al enige tijd doe ik onderzoek naar inclusieve mobiliteit, oftewel de vraag hoe we ervoor kunnen zorgen dat iedereen kan meedoen aan het verkeer. Als verkeersdeelnemer moet je op een redelijke wijze je bestemming kunnen bereiken op een manier die bij jou past. Over wat dan redelijk is valt uiteraard te twisten. Vaak gebruiken we daarom ook het ietwat ouderwetse woord *“billijk”*. Immers, *“we kunnen niet altijd alles overal voor iedereen regelen”*, zoals een beleidsadviseur van een gemeente zo mooi liet optekenen in een interview. Maar we kunnen wel zorgen dat we elkaar kennen, van elkaar weten wat we doen en onze werkzaamheden op elkaar afstemmen. We kunnen en moeten ons blijvend inspannen om het hebben van een

beperking, in welke vorm dan ook, geen aanleiding te laten zijn voor uitsluiting en sociaal isolement.

Een aantal jaren geleden maakte ik samen met Ralf Silvius een serie korte films over de Wijkmobiel in Amersfoort. De vraag die we kregen, komt sterk overeen met het thema van vandaag, namelijk wat is de waarde van dit bewonersinitiatief? Met die vraag in gedachten, spraken we niet alleen met de initiatiefnemers en de passagiers, maar ook met mbo-studenten die de wagentjes onderhouden en natuurlijk de chauffeurs. Het antwoord laat zich raden. Dit elektrische golfkarretje biedt uitkomst voor minder mobiele wijkbewoners, die voor een klein bedrag naar het winkelcentrum, een sociale activiteit in de buurt of het ziekenhuis kunnen worden gebracht. Maar, zo leert een gesprek met Buurt Mobiel in Utrecht mij, de vrijwillige vervoersdienst is zoveel meer. En hetzelfde geluid hoorde ik ook bij ANWB Automaatje in Hoogland.

Het is niet slechts een alternatief voor slecht openbaar vervoer of voor een dienst waarvoor je een indicatie moet hebben. Het is ook geen dienst waar je een beroep op doet als je je bezwaard voelt om weer burens, vrienden en familie om hulp te vragen. In die zin vind ik de term ‘aanvullend’ heel ongelukkig en ook onjuist. Als je gebruik maakt van een vrijwillige vervoersdienst maak je een welbewuste keuze voor persoonlijke aandacht, zo min mogelijk stress en betekenisvol contact. Een vrijwillige vervoersdienst is geen vervoersdienst. Het is een rijdende huiskamer, waar lief en leed wordt gedeeld. Het is een plek waar vrijwilligers zingeving vinden, van betekenis kunnen zijn en vaardigheden en ervaringen opdoen die hen helpen om weer betaald werk te gaan doen. En bovenal is de vrijwillige vervoersdienst een rijdend symbool voor meedoen aan de samenleving.

Bij mij in de wijk is dat helemaal goed zichtbaar, want dankzij een ontheffing kan de Wijkmobiel over het fietspad dwars door het park. Je hoeft dus niet om te rijden omdat je ‘anders’ bent, maar kun je net als ieder ander de kortste weg nemen. Het ultieme beeld van meedoen. Niet gek dus dat ik nog altijd een grote glimlach op mijn gezicht tover als ik het karretje weer zie rijden. Zo simpel en tegelijkertijd zo onmisbaar. En wat ik nog het allermooist vind: veel van dit soort initiatieven werken op basis van vertrouwen. Je hoeft geen indicatie te overleggen of een ingewikkeld intakegesprek te voeren. Het feit dat je baat zegt te hebben bij de vrijwillige vervoersdienst is vaak al voldoende om mee te mogen. De meeste mensen deugen.

Wat de rondgang door de regio me eens en te meer heeft duidelijk gemaakt, is dat het wel lijkt of we vrijwillige vervoersdiensten nog steeds beschouwen als een soort restcategorie of een prijzenswaardig bewonersinitiatief, waar we van een afstandje naar kijken, af en toe en schouderklopje aan geven, maar waar we verder niet teveel aandacht aan besteden. Het doet totaal geen recht aan de positie die deze initiatieven hebben verworven en de impact die ze maken. Ik heb me laten vertellen dat sommigen initiatieven zelfs al tientallen jaren bestaan. Er zijn soms honderden vrijwilligers betrokken en er worden duizenden ritten per jaar verzorgd!

En op verschillende plekken in de regio zorgen de vrijwillige vervoersdiensten er zelfs voor dat reguliere buslijnen voldoende passagiers houden om te kunnen blijven bestaan, zoals bij de Buurtbus in het Amersfoortse Soesterkwartier.

We kunnen vrijwillige vervoersdiensten dan ook onmogelijk blijven beschouwen als kleine projecten die wel af kunnen met een handjevol vrijwilligers en af en toe wat subsidie. Het zijn volwaardige bewonersbedrijven die ook als zodanig behandeld moeten worden. Erkenning, in welke vorm dan ook, is bijvoorbeeld heel belangrijk, evenals ondersteuning. En dan gaat het natuurlijk om geld, maar bijvoorbeeld ook om juridische ondersteuning en trainingen voor vrijwilligers.

Vergeet niet: al deze vrijwillige vervoersdiensten zijn niet opgezet omdat de initiatiefnemers niks te doen hadden en graag iets leuks wilden doen. Ze zijn ontstaan uit onvrede over het huidige systeem, de urgentie om het anders te organiseren en de wens om te denken in mogelijkheden in plaats van belemmeringen. Ze zijn opgezet met de mens en niet de te maken reis als vertrekpunt.

Vrijwillige vervoersdiensten zijn op veel plekken onmisbaar geworden en verdienen een volwaardige plek in het mobiliteitsbeleid. Meerdere keren hoorde ik mensen klagen over een ontbrekende visie bij hun gemeente. En nu komt het interessante (of het treurige, het is maar hoe je het bekijkt): juist de kracht van dit soort initiatieven doet hen de spreekwoordelijke das om. Het zijn namelijk in de basis helemaal geen vervoersdiensten, maar sociale initiatieven die mobiliteit aanbieden om mensen letterlijk en figuurlijk verder te helpen. En dat is wat het verwarrend maakt: in welk hokje moeten we het nu stoppen?

Het is een vraag die ik geregeld tegenkom in mijn onderzoek naar inclusieve mobiliteit. En ook op dat terrein is men nog steeds zoekende naar het antwoord. Daarmee verliezen we kostbare tijd. Want wat maakt het eigenlijk uit welk label je erop plakt? En -nog zo'n mooie beleidsterm- wat doet het ertoe onder welke portefeuille je het hangt? Voorop staat toch wat de betekenis is? Okee, ik zit niet op de stoel van de beleidsmaker, dus ik heb misschien makkelijk praten, maar zou het niet goed zijn als we ons wat meer richten op wat al deze initiatieven in gezamenlijkheid betekenen en welke waarde we daar aan verbinden?

Het mooie is: om die betekenis te meten hoef je geen ingewikkelde studies te doen of grote databestanden te analyseren, maar kun je gewoon te rade gaan bij de mensen om wie het gaat. De ervaringsverhalen spreken voor zich. Vrijwilligersvervoer betekent voor velen het verschil tussen thuis zitten of onder de mensen zijn. Vrijwilligersvervoer betekent op een zo ontspannen mogelijke manier naar het ziekenhuis gebracht worden. Het is het verschil tussen alleen met je verdriet thuiskomen na een slecht nieuwsgesprek of even je verhaal kwijt kunnen. Maar het kan ook heel luchtig zijn. Door ziekte of een blessure even tijdelijk minder mobiel zijn en dankzij vrijwilligersvervoer wel gewoon je werk kunnen blijven doen. Onopgemerkt sociaal isolement is een niet te onderschatten fenomeen.

Maar de betekenis van vrijwilligersvervoer is vele malen groter. Denk aan de chauffeurs die zich dankbaar inzetten voor hun medemens. Denk aan de onderhoudsmonteurs die hun steentje bijdragen. Denk aan de telefonisten die als geen ander aanvoelen dat een belletje niet slechts dient om een reservering door te geven. Denk aan de zorgverleners die minder cliënten hoeven op te zoeken omdat ze naar hen toekomen. Denk aan de mantelzorgers die even hun handen vrij hebben. Denk aan de winkeliers die hun klanten niet kwijtraken op het moment dat die minder mobiel worden. En ga zo maar door.

Ik vroeg een coördinator van ANWB Automaatje of mensen wel eens stopten als vrijwilliger, omdat het toch net iets te heftig bleek. Het tegendeel is waar: mensen deinzen er niet voor terug om de confrontatie aan te gaan met het leed van een ander, want ze willen graag iets betekenen voor hun medemens. Ook als dat betekent dat het soms wat ongemakkelijk is, als je moeilijke gesprekken moet voeren of als je schrijnende situaties tegenkomt.

Sterker nog: sommige chauffeurs zijn de eersten die het in de gaten hebben als het niet goed gaat met hun passagiers. Ze hoeven niet per se geschoold te zijn, maar zijn wel alert en betrokken. Daar waar anderen pas achter de voordeur komen als de problematiek zich al verder heeft ontwikkeld, zijn veel vrijwillige vervoerders er met al hun mensenkennis al in een vroeg stadium bij. Sommigen hebben overigens wel trainingen gevolgd, bijvoorbeeld in het herkennen van beginnende dementie.

Voor de duidelijkheid: het signaleren van allerlei beginnende problematieken is geen doel op zich, maar wel een enorme kwaliteit. En daar wil ik dit verhaal graag mee afsluiten. Laten we alle prachtige initiatieven in onze regio alsjeblieft niet vergeten. In het gesprek over de grote maatschappelijke vraagstukken is de onmiskenbare waarde van al deze initiatieven wat mij betreft niet meer weg te denken. Mag ik een groot applaus voor al deze initiatieven?!

Ik dank u wel.

Erik van Marissing, 2 oktober 2025

Voor meer informatie kijk op de website <https://kenniscentrumvrijwilligersvervoer.nl/utrecht> en meld je aan voor de nieuwsbrief.

femke@kenniscentrumvrijwilligersvervoer.nl

kamieke@bureaubuitenlijn.nl