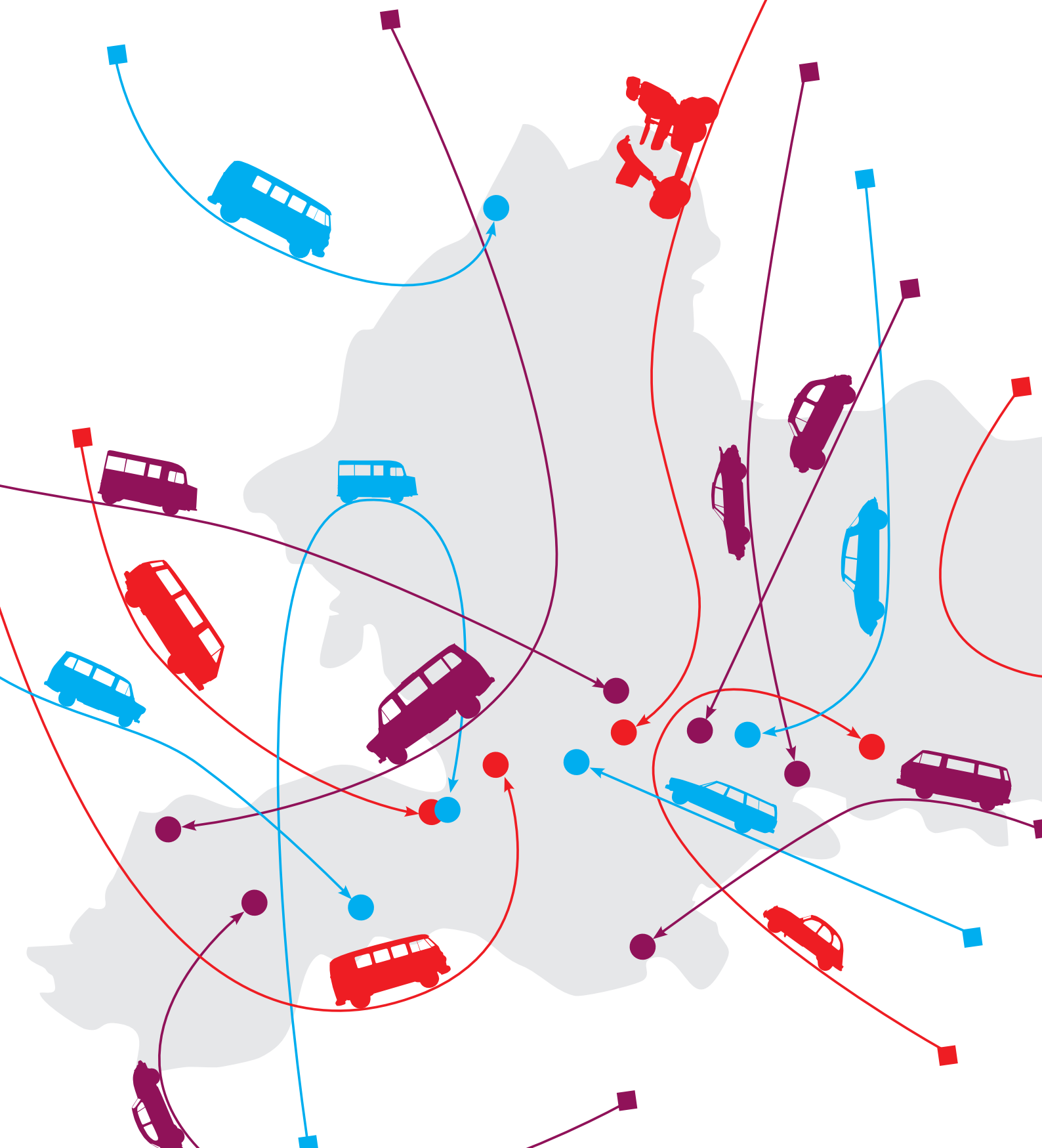


Handreiking voor zelforganiserend vervoer in Gelderland

MOBIEL ANDERSLAND



+ *Klaske Rehorst • On the Road • Beweging in de toekomst • Rina Schouten • Mathijs Huis in 't Veld • Koershouders • Schatten vol ervaring • Inspiratie uit het land • Conny Bieze • Inclusief unieke bewaarposter!* Een uitgave van: www.spectrumelan.nl



p9



p13



p20



p32

inhoudsopgave

- 3 VOORWOORD**
Bestuur Vlearmoebesbus, Neede
- 4 WELKOM IN MOBIEL ANDERSLAND**
- 6 PROVINCIE GELDERLAND AAN HET WOORD**
Ambtenaar Frank Buers en Gedeputeerde Connie Bieze over Zelforganiserend vervoer
- 8 ONDERZOEK**
Spectrum onderzoekt of het efficiënter kan
- 9 SAMEN OP STAP**
Zelforganiserend vervoer in negen beelden
- 12 OPINIE**
Columns Mathijs Huis in 't Veld en Klaske Rehorst
- 13 RINA SCHOUTEN**
Reportage over verleden, heden en toekomst van Stichting Samen Verder in Culemborg
- Om op te hangen!** **BEWAARPOSTER**
Poster met praktische tips en contactgegevens van Gelderse vervoersinitiatieven
- 17 HET BORRELT EN HET BRUIST...**
Creatieve ideeën uit de provincie
- 20 ON THE ROAD**
Meerijden met drie vrijwillige chauffeurs
- 25 SCHATTEN VOL ERVARING**
Leren van 'senior projecten': Memovo uit Elburg en Vrijwillige hulpdienst Voorst
- 27 BEWEGING IN DE TOEKOMST**
Vervoersinitiatieven in 2015
- 30 TOT SLOT**
- 32 DE ACHTERKANT**
Buitenrit in een TwinCat

Bladformule:

Eelco Visser, Qrne magazines en Spectrum partner met elan

Teksten:

Mathijs Huis in 't Veld, Klaske Rehorst en Eelco Visser.

Eindredactie:

Eelco Visser.

Ontwerp en illustraties:

Coert de Boe.

Fotografie:

Hanne van der Woude, Petra Holdinga en Eelco Visser.

Cartoon:

Sylvia Vlaardingbroek

Drukwerk:

Senefelder Misset

Met verdere medewerking van:

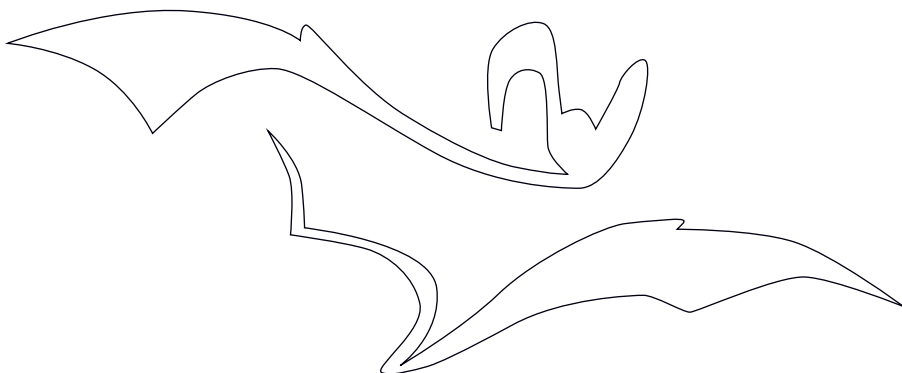
Pierre Puts, Ivo Nienhuis, Sandra Hoogendoorn, Ellen Oomen, Dennis Nolte, Ina van der Veen en John Smeets.

Speciale dank gaat uit naar alle geïnterviewden

Mobiel Andersland is een uitgave van Spectrum partner met elan in opdracht van de provincie Gelderland.

SPECTRUM
partner met elan.

≡ provincie
Gelderland



De Vlearmoesbus krijgt de ruimte van de gemeente Neede

“WONEN WAAR JE WILT, MET DE ZORG DIE JE NODIG HEBT EN MET AANDACHT VOOR IEDERS WELZIJN.”

Dit is het motto in Neede waarin kort gezegd zelfstandigheid en (blijven) meedoen de sleutelwoorden waren en zijn. Niet “achter de geraniums blijven zitten,” maar actief mee blijven doen binnen de Needse gemeenschap. Met de afbraak van het wooncentrum Meijersveld en de bouw van kleine groepen met vervangende levensloopbestendige woningen verspreid over de gemeente Neede, is een enkele reis achter de geraniums echter een reële dreiging voor veel senioren. Ook mensen met een fysieke en of psychische beperking willen niet graag in een sociaal isolement terecht komen. En dus is er vervoer nodig. Dat is de basis van het gestarte BuurtbusPlus initiatief, een onontbeerlijk aanbod.

Het verenigingsbestuur bestaat uit zeven vrijwilligers, waaronder twee coördinatoren. Wij hebben twee buurtbussen in beheer en via een aparte stichting de rolstoeltoegankelijke Vlearmoesbus in eigendom. De bussen worden bestuurd door ongeveer 55 vrijwillige chauffeurs, waarvan er zo'n 20 ook op De Vlearmoesbus rijden. De gemeente heeft ons de ruimte gegeven iets te bedenken dat gedragen wordt van onderaf en dus niet van bovenaf, door de gemeente. Dat kan hier ook. We kennen van oudsher Naoberschap: eigen initiatief wordt zeer op prijs gesteld. Door de positieve instelling van alle vrijwilligers is de onderlinge band heel sterk en is aansturing geen enkel probleem.

De Vlearmoesbus is op afroep binnen de grenzen van de voormalige gemeente Neede van

deur tot deur beschikbaar en rijdt op werkdagen van 9.00 tot 21.00 uur en op zaterdag en zondag van 9.00 tot 18.00 uur. Zo rijdt de Vlearmoesbus in drukke tijden 's morgens (tot 9.00 uur) ook als versterkingbus met de buurtbus mee. De passagiers zijn lid en daarmee donateur voor 10 euro per jaar. Daarnaast betalen ze 1 euro per rit.

De Vlearmoesbus heeft sponsors die op de donateurskaarten, ritkaarten, via een beeldscherm in de bus en op de website www.buurtbusplusneede.nl vermeld worden. Jaarlijks, op de laatste zaterdag in juli, houden we een fancy fair en rommelmarkt om de kas te spekken. De gemeente Berkelland, de provincie Gelderland, Sensire en de woningcorporatie ProWonen hebben een eenmalige bijdrage geleverd voor de aanschaf van materiaal.

Van de Vlearmoesbus-passagiers horen wij dat zij met deze vervoersmogelijkheid in het dorp vrij en zelfstandig kunnen leven ondanks hun lichamelijke beperkingen. Hun tevredenheid uit zich in beloningen: van een zoute haring tot een geregeld goed gevulde foaienpot. Het enthousiasme bij de vrijwilligers zien we bij verhindering van een ingeplande chauffeur. Dan melden zich in heel korte tijd meerdere chauffeurs aan! Daarnaast organiseert het bestuur jaarlijks een gezellige avond, met een etentje. Daar komt 95% opdagen en daar zijn we trots op!

Het bestuur van de Vlearmoesbus

Welkom in Mobiel Andersland!

DIT MAGAZINE GAAT OVER ZELFORGANISEREND VERVOER IN GELDERLAND. ZELFORGANISEREND VERVOER? DAT ZIJN INITIATIEVEN VAN BURGERS OM MENSEN TE ONDERSTEUNEN IN EEN VERVOERSVRAAG.

Vanuit sociale betrokkenheid organiseren ze kleinschalig maatwerk dat aansluit bij een specifieke vervoersvraag en aanvullend is aan het collectieve vervoer dat overheden organiseren. Deze initiatieven passen prima in Andersland, waar 'de kracht van burgers' (weer) veel meer aandacht krijgt en overheden zich meer bezighouden met de vraag

hoe zij burgers kunnen ondersteunen om actief te participeren, de eigen regie te voeren en mede vorm te geven aan de maatschappij. In Gelderland bestaan er al talrijke vervoersinitiatieven waarbij vrijwilligers zijn betrokken.

Spectrum partner met elan heeft deze voor de provincie Gelderland geïnventariseerd en bestudeerd. Via dit magazine deelt de provincie al deze kennis. Daarnaast komen burgers en professionals aan het woord, schetst het magazine ontwikkelingen in het collectieve regiovervoer en geeft het ruim baan aan frisdenkende mensen die zorgen dat het in Mobiel Andersland borrelt en bruist, nu en in de toekomst!

silly

ZELFORGANISEREND VERVOER



TIJDGEEST

Participatie, individualisering en decentralisering, dat zijn de sociale thema's van dit moment. De centrale overheid hevelt taken en verantwoordelijkheden over naar provincies en gemeenten en er wordt meer verantwoordelijkheid bij burgers gelegd. Als alle stof is neergedaald, zijn we samen in Andersland.

SCHATTEN VOL ERVARING!

MEDE DOOR DE AANSTAANDE DECENTRALISATIE VAN (DELEN VAN) DE AWBZ, IS ER VEEL AANDACHT VOOR VRIJWILLIGE VERVOERSINITIATIEVEN.

Wat lang niet iedereen weet, is dat Gelderland al behoorlijk wat 'oude dames' telt. Zoals de Plusbus in de gemeente West Maas en Waal, bouwjaar 1981 en Swobrik dat 22 jaren geleden werd gestart! Ze rijden dankzij vrijwilligers, welzijnsorganisaties en het bedrijfsleven. Het zijn 'schatten vol ervaring', ervaring waar andere organisaties en gemeenten hun voordeel mee kunnen doen. Meer schatgraven? Lees dan verder op pagina 25.

Door de decentralisatie van delen van de AWBZ naar de Wmo zijn gemeenten vanaf 2015 verantwoordelijk voor de ondersteuning, begeleiding en verzorging van burgers met een zorgbehoefte. De trend is een aanbod zoveel mogelijk thuis of dichtbij huis. Over de bezuinigingen en alle mogelijke negatieve gevolgen is al veel gezegd en geschreven. De decentralisatie maakt echter ook veel creativiteit los bij gemeenten, professionals en burgers. Bijvoorbeeld bij het samen zoeken naar nieuwe antwoorden op vervoersvragen.

In Mobiel Andersland komen veel ambtenaren, professionals en vrijwilligers aan het woord, die vertellen hoeveel voldoening ze halen uit het bijdragen aan het geluk van anderen. In Andersland ondersteunen gemeenten professionals en burgers en verkennen ze de grenzen van regels en procedures hierbij. Professionals stellen de vraag van de burger centraal en krachtige burgers maken in de praktijk van alledag het verschil voor medeburgers die anders de deur niet meer zelfstandig uitkomen.

PROFIELSCHETS VAN GELDERSE VRIJWILLIGE
VERVOERSINITIATIEVEN

Aangenaam kennis te maken!

Er zijn nogal wat Gelderse vrijwillige vervoersinitiatieven. Maar voor wie rijden ze, wie zijn de vrijwilligers, hoe worden de initiatieven gefinancierd en professioneel ondersteund? Hier presenteren we een profielschets.

De doelgroep bestaat vaak uit 55-plussers en inwoners met een beperking. De initiatieven rijden vaak lokaal, voor mensen die binnen de gemeentegrenzen wonen. Soms mogen alleen burgers mee die geen gebruik kunnen maken van de regiotaaxi. Vaak is er sprake van vervoer van deur tot deur, soms van kamer tot kamer.

De bestemmingen zijn ziekenhuis, huisarts, familie, kerk, dagbesteding, recreatieve bestemmingen, boodschappen doen. Soms rijden de vrijwilligers alleen naar specifieke bestemmingen zoals dagbesteding of een voetbalvereniging. Niet altijd kan er een rolstoel of scootmobiel mee.

De vrijwilligers zijn voornamelijk (gepensioneerde) senioren en volledig of vaak inzetbaar. Er zijn geen problemen met werven, er zijn genoeg vrijwilligers. Die melden zich aan door mond-tot-mond reclame, via vrijwilligerscentrales of -steunpunten en door advertenties in kranten. Ze hebben meestal geen behoefte aan een cursus of ondersteuning, wel aan het uitwisselen van ervaringen, wat regelmatig gebeurt.

Professionele ondersteuning is er vaak voor inplannen, bemiddeling, administratie, supervisie en het opstellen van een protocol. Die ondersteuning is vaak 1 tot 2 werkdagen in de week.

De financiering van de initiatieven is zeer divers: via de gemeente aan een welzijnsstichting, door lokale sponsors, fondsen of giften. De ritprijs is een vast bedrag of een kilometerprijs, de betaling wordt centraal geregeld of direct aan de vrijwilliger voldaan.



INTERESSANT UIT HET LAND!



DIT MAGAZINE STAAT VOL GELDERSE VRIJWILLIGE Vervoersinitiatieven. KIJK MAAR EENS OP DE POSTER VANAF PAGINA 17. MAAR ER GEBEURT MEER!

In Heerhugowaard rijdt de Hugohopper. Vier door vrijwilligers bemenste busjes rijden vaste lijndiensten die maximaal op elkaar aansluiten. Zo ontstaat een fijnmazig net, waardoor iedere inwoner van Heerhugowaard die zelfstandig (of met enige hulp) kan reizen, binnen maximaal een uur op de gewenste plaats bestemming in de gemeente kan komen. De bewoners zijn tevreden! De succesfactoren? Een enthousiasmerende visie, de vrijwilligers, breed draagvlak en grote betrokkenheid en inzet van het ambtelijk apparaat. Geen 'mooi projectje', maar een structurele verandering richting een duurzame samenleving.

In Overschie, Capelle aan den IJssel en Rotterdam Zuid brengen elektrische tuktuks van *stichting Flex* passagiers van deur tot deur. Iedereen kan zo vanaf verschillende metrohaltes snel thuiskomen. Het project biedt meer voordelen. Het probeert Rotterdamse werkzoekenden uiteindelijk aan een betaalde baan te helpen en helpt mensen uit hun sociale isolement. Bovendien zijn de elektrische voertuigen milieuvriendelijk.

Tot slot de *ambtelijke adviesgroep (IPO WG OV)* van de twaalf provincies. Die heeft een quick-scan laten uitvoeren. Alle achttien vervoersautoriteiten zijn benaderd met de vraag welke particuliere initiatieven zij kennen, er is een internet scan uitgevoerd en op een diverse sites zijn mensen opgeroepen om de bij hen bekende initiatieven te melden. Dat leidde tot 154 initiatieven, vermoedelijk het 'topje van de ijsberg'. Ze variëren van heel kleinschalig (met eigen auto) tot semiprofessioneel (met meerdere bussen, ondersteund door overheidssubsidie). Op het kaartje staan ze weergegeven!

Provincieambtenaar Frank Buers over de ontwikkelingen van het regiovervoer

"ER LIGGEN ECHT KANSEN"

Frank Buers houdt zich als projectleider bij de provincie bezig met het aanvullende vervoer in de regio: regiotaxi in samenhang met het vervoer van speciale doelgroepen waarvoor gemeenten verantwoordelijk zijn. En dat vervoer staat, om maar eens een vervoersmetafoor te gebruiken, bepaald niet stil.

Gemeenten hebben te maken met toenemende verantwoordelijkheden voor het vervoer van speciale doelgroepen. Met ingang van 2015 worden ze verantwoordelijk voor het AWBZ-vervoer dat meekomt met de decentralisatie van de extramurale begeleiding. Tegelijkertijd is er sprake van slinkende middelen. Dat vraagt om ander samenspel tussen de provincie en gemeenten, waarbij je kijkt hoe maatwerkvervoer in de regio en collectief openbaar vervoer elkaar kunnen versterken. En welke rol kunnen vrijwilligersinitiatieven hierbij spelen?

VANGNET

Frank legt allereerst het Regiotaxivervoer uit. "Dit vervoer op afroep is het vangnet voor het collectieve openbaar vervoer (Ov). Je hebt ook de Buurtbussen. Dit zijn

door vrijwilligers gerunde lijndiensten, die meestal niet in het weekend rijden. De Regiotaxi rijdt de hele week door, dus ook in het weekend, van deur tot deur en op afroep. Er zijn ook mengvormen, zoals in Neede, waar een Buurtbusplus rijdt. Dit is een project dat helemaal op vrijwilligers draait, op afroep beschikbaar is en de vaste route verlaat. Ook zijn er projecten waar AWBZ-vervoer geregeld wordt via het vrijwilligerssysteem, zoals in de gemeente Heumen. Dat is straks lucratief voor een gemeente, want dat vervoer valt vanaf 2015 onder de Wmo, waarmee de gemeente er verantwoordelijk voor is. Dit sluit aan bij de visie die we als provincie hebben: laat lokaal gebeuren en organiseren, wat lokaal het beste kan worden georganiseerd. En lokaal zien wij dan als de schaal van de Regio. De Regiogemeenten hebben invloed op wonen, zorg en welzijn. De gemeentelijke verantwoordelijkheden zijn groot en worden nog groter met het

overhevelen van het AWBZ-vervoer. Ze beseffen zelf ook meer en meer dat ze over de gemeentegrenzen heen moeten kijken. Als provincie willen we blijven meedenken over het aanvullende vervoer in de regio, maar de gemeenten hebben de regie.”

ELEMENT

Als we samen wat brainstormen over mogelijkheden, blijkt Frank al snel in zijn element. “Ontwikkelingen in ICT, techniek en demografie zullen de vervoersvraag doen veranderen; maatwerk oplossingen door markt of vrijwilligers kunnen gemakkelijker worden aangeboden. Gemeenten stellen zich hierbij ook allerlei vragen. Kunnen ze samenwerken in het leerlingenvoer of leerlingenvoer en AWBZ-vervoer volgtijdelijk regelen? Kunnen ze lokaal maatwerk slim laten aansluiten op het Openbaar vervoer? Kunnen ze locaties voor dagbesteding en andere voorzieningen zo situeren dat efficiënter vervoer mogelijk is? Ook zien gemeenten om zich heen slimme manier om het vervoer aan te besteden. Zo levert een contractant in de Oosterschelde-regio alleen de busjes en de Regio plant ze zelf vol. De gemeenten beseffen dat er echt kansen liggen.”

MARKT

Ik vraag Frank of vrijwilligers hier wel onderdeel van uit willen maken? “Buurtbussen zullen geen probleem zijn, maar de overige bestaande vrijwilligersinitiatieven, dat is koffiedik kijken. In de markt ontstaat echter ook van alles. Ik heb laatst contact gehad met de ANWB. Die denken na over hoe ze mensen, die geen auto meer mogen, kunnen of willen rijden, toch als klant kunnen behouden. Dat kan door ze bijvoorbeeld een vrijwillig vervoersmaatje te bieden. Dan blijven ze lid van de ANWB en kunnen ze tegen een redelijk tarief gebruik maken van de vervoersdiensten van zo'n vrijwilliger. Het gaat hier wel om de grootste vereniging van Nederland! Je ziet dat meer partijen bezig zijn een antwoord te vinden op die vervoersvraag, buiten het bestaande, collectieve systeem om. Die zien daar echt een markt.”

AANVULLEND

We hebben het over kwaliteit. Die is bij het Regio-vervoer van een gegarandeerd, contractueel vastgelegd niveau. Bij vrijwilligersinitiatieven is dit niet het geval. Wat die initiatieven wel bieden is een vrijwillige chauffeur, die eventueel wacht op een passagier bij de dokter. Dat is toch ook wat waard? Frank vindt dat het Regio-vervoer en de vrijwilligersinitiatieven elkaar mooi aanvullen. “De aanbieders van het Regiovervoer zijn gecertificeerd en we hebben duidelijke afspraken met ze. We kunnen ze op alle gemaakte afspraken afrekenen. Klantbeleving is natuurlijk heel belangrijk. En de individuele benadering die je in het vrijwilligers-systeem kunt geven, is onbetaalbaar in het collectieve systeem. Aan de andere kant moeten gemeenten die vrijwilligersinitiatieven niet frustreren maar ondersteunen, wel ergens vanuit kunnen gaan. Het moet wel een zekere professionaliteit met zich meebrengen.” Frank vraagt zich af waar het met het zelforganiserend vervoer heen gaat. “Dat blijft natuurlijk een aardige discussie. Wat moet je doen en laten? Als gemeenten en provincie? Ik ben ook in de zijlijn betrokken bij het thema Krimp dat met name speelt in de Achterhoek. Eén van de scenario's die je tegenkomt voor hoe om te gaan met de Krimp, is 'niets doen'. De Krimp lost zich dan vanzelf op. Trek je het proces naar je toe, grijp je in, dan rem je de creativiteit in de samenleving. Wat doe je als provincie? Het coalitieprogramma stelt dat we partijen bij elkaar willen brengen, informeren, soms wat stimuleren en verder er vooral de ruimte willen geven.”



SAMEN VORMGEVEN AAN EEN UITDAGEND GELDERLAND

door: Conny Biese,
Gedeputeerde Mobiliteit en Economie

Dit magazine staat vol voorbeelden van ondernemende, gedreven en maatschappelijk betrokken burgers die zich als vrijwilliger inzetten voor hun medeburgers. Die trots zijn op wat ze bereikt hebben en veel energie krijgen van hetgeen ze één of meerdere keren per week doen. Burgers die dankbaarheid ervaren van passagiers, leuke contacten opdoen en bijdragen. Ik herken me, als ondernemer en politicus, in hun ambitie en betrokkenheid.

Als bestuurder vind ik het belangrijk om in Gelderland ruimte voor initiatieven te creëren. We moeten als overheid, dus ook als provincie Gelderland, dienstbaar zijn aan ondernemers en burgers, in plaats van belemmerend op te treden. De samenleving verandert immers snel. Veel is in beweging. In deze veranderende situatie staat de provincie voor de uitdaging om bij te dragen aan een positieve ontwikkeling van de Gelderse samenleving. Dat vraagt om scherpe keuzes, om maximale inzet en creativiteit. Optimaal rendement van creativiteit wordt juist bereikt door elkaar de ruimte te geven. Krachtige burgers, die zelf een passend antwoord op een maatschappelijke vraag hebben en zo voorzien in een (lokale) behoefte, moeten we koesteren.

Dit magazine is in zekere zin dan ook een hommage aan deze burgers, die met hun vrijwillig sociaal ondernemerschap laten zien hoeveel potentieel er in de samenleving aanwezig is. Ik geloof dan ook in de mogelijkheid van een positieve ontwikkeling van de samenleving. Zeker als we, net als de initiatiefnemers en overige vrijwilligers in dit magazine, kansen zien en pakken. Veel burgers zijn goed in staat om zelf nieuwe stappen te zetten. Die stappen proberen we ook op het provinciehuis te zetten door meer en meer te kiezen voor oplossingsgerichte benaderingen. Met 'als het niet kan zoals het moet, dan moet het zoals het kan' als devies.

Gelderland is een prachtige provincie, met gemeenten en regio's die veel te bieden hebben. De komende periode staan onze gemeenten voor bijzondere uitdagingen, wanneer er taken vanuit het Rijk worden overgeheveld. De provincie Gelderland wil een partner van de gemeenten zijn. We hopen dat krachtige burgers en gemeenten samen eenzelfde partnerschap vorm gaan geven. Zodat er ruimte komt voor nog meer burgerinitiatief en maatschappelijke vragen, die de komende tijd ontstaan, net zo'n passend antwoord krijgen als de vervoersvragen die in dit magazine aan bod komen. Als we elkaar ruimte gunnen en een helpende hand bieden, als dat nodig is, kunnen we samen vormgeven aan een uitdagend Gelderland!

KAN HET EFFICIËNTER?

Spectrum, partner met elan heeft gesproken met veel vertegenwoordigers van vrijwillige vervoersinitiatieven en hun vragen geïnventariseerd. En wat bleek? Er bestaat een potentieel aanbod van busjes bij zorgaanbieders en andere (vrijwilligers)organisaties, waar momenteel niet of onvoldoende gebruik van wordt gemaakt. De vervoersmiddelen staan delen van de dag stil en worden niet gedeeld. Kan het vervoer effectiever en efficiënter door vervoersmiddelen gezamenlijk te gebruiken? Over welk aanbod gaat het überhaupt? Staan bussen wel zo veel stil als gedacht? Alle redenen om eens te onderzoeken hoe dit komt. Spectrum ging in de gemeente Neder-Betuwe en de regio Renkum/Wageningen op zoek naar de antwoorden.

*

In de gemeente Neder-Betuwe rijden Klaartje (niet te verwarren met de naamgenoot uit Culemborg), Swobrik, de Zonnebloem, de Schutse en het Zorgcentrum 't Anker met auto's en bussen in de rondte. Is hier winst te halen door bussen te delen? Door samen te werken? De conclusie is ontvullend: de partijen zien nauwelijks (of geen) meerwaarde in het intensiever uitwisselen van bussen. De organisaties zijn gewend om het eigen vervoer

te regelen en dit gaat goed. De kracht van de vervoersinitiatieven ligt vooral in de betrokkenheid van vrijwilligers en zij zullen volgens de geïnterviewden in de gemeente afhaken als er intensiever samengewerkt dient te worden. De vrijwilligers zijn tevreden met de huidige werkwijze en vinden het prettig zich in te zetten voor de organisatie waar ze zelf voor gekozen hebben. Daarnaast speelt er iets anders een sterk beperkende rol: de geringe beschikbaarheid van de ver-

schillende bussen. In de regio Neder-Betuwe worden momenteel incidenteel bussen uitgewisseld en daar willen betrokkenen het bij laten. Zolang partners geen meerwaarde zien en er geen meerwaarde kan worden gecreëerd, zal daaraan weinig veranderen.

GEEN BUREAUCRATIE!

In de regio Renkum/Wageningen vervoeren Rode Kruis, Solidez, Vilente, Zinzia Zorggroep en Hulpdienst voor Elkaar passagiers, in bussen en met personenauto's. Hier leeft wel een wens tot meer samenwerking en uitwisseling. Waarom? Omdat de partners samen dan simpelweg aan meer vervoersvragen kunnen voldoen, waardoor meer mensen met vervoersproblemen er op uit kunnen gaan en sociale contacten kunnen onderhouden! Net als in de gemeente Neder-Betuwe werkt ook hier de geringe beschikbaarheid van de verschillende bussen beperkend. Maar de onderlinge contacten zijn goed en men weet elkaar te vinden op de momenten dat er behoefte is aan aanvullende vervoerscapaciteit. Die contacten zijn informeel, gebaseerd op onderling vertrouwen en er worden steeds eenvoudige oplossingen gezocht. Een voorbeeld? Bij het uitwisselen van bussen komen de vrijwilligers mee van de organisatie die de bus uitleent. Als daar geen vrijwilliger beschikbaar is, rijden vrijwilligers van de vragende partij in een 'leenbus' van de aanbiedende partij. Deze vrijwilligers worden dan acuut als vrijwilliger ingeschreven bij de aanbiedende partij om verzekeringsproblemen te voorkomen.

POSITIEF EFFECT

Er worden momenteel incidenteel bussen uitgewisseld en de wens leeft dus om dit meer te gaan doen. Wanneer de partijen het beschikbare materiaal efficiënter inzetten, hoeven ze in zijn totaliteit minder wagens aan te schaffen. Daarnaast biedt de mogelijkheid tot het uitwisselen van bussen bij grote klussen tevens een bepaalde rust en vertrouwen, als de partijen niet alleen afhankelijk zijn van hun eigen materieel. De partners denken dat een centraal aanspreekpunt en een gezamenlijke convenant een positief effect kunnen hebben op de uitwisseling van de vervoersmiddelen. Zo komt er duidelijkheid. Als regionaal project kunnen de gebundelde partijen ook een vuist maken richting potentiële sponsors. Die kunnen zich meer identificeren met een sterk regionaal project, dan met kleine, versplinterde projectjes. Wat er echter ook wordt opgetuigd: bureaucratie willen de partners zoveel als mogelijk beperken.

Zelforganiserend vervoer in negen beelden

Samen op stap

Sjani Jansma is één van de vrijwilligers van de Hulpdienst Voor Elkaar in Renkum. Ze rijdt vandaag met haar eigen auto mevrouw Kan van zorginstelling 't Schild in Wolfheze naar het dorp Oosterbeek. Daar gaat mevrouw naar de Blokker. Dat doet ze twee keer per jaar en dan neemt ze een hele lijst mee, in braille. Ze ziet het ook als een fijn uitje, zeker omdat Sjani mooi kan vertellen over Oosterbeek. Na de boodschappen gaan ze lekker op een terrasje zitten, waar mevrouw Kan Sjani op koffie trakteert. Omdat ze dat wel verdiend heeft!

*



De Hulpdienst Voor Elkaar is er voor inwoners van de gemeente Renkum die soms gewoon hulp nodig hebben. De hulp wordt geboden op die momenten dat het écht nodig is en door vrijwilligers. Zij doen het werk voor hun plezier, omdat ze het leuk en belangrijk vinden om iets voor een ander te doen. De aangeboden hulp is gratis. Klanten vergoeden slechts de eventueel gemaakte kosten en de gereden kilometers. We volgen Sjani en mevrouw Kan naar Oosterbeek.



13:25



13:28



13:34



13:41



13:44



13:45



13:55



column

VRIJWILLIGERS- VERVOER EEN NOODZAAK EN EEN ZEGEN

door: *Mathijs Huis in 't Veld,*
medeoprichter Zorgvoorelkaar.com

Sinds koning Willem-Alexander tijdens de troonrede over de participatiemaatschappij sprak, is dit een actueel onderwerp. Bij Zorgvoorelkaar.com zijn we blij met de koninklijke aandacht, want de komende jaren zullen we er met z'n allen voor elkaar moeten zijn. Vergrijzing, bezuinigingen, allemaal redenen waardoor vrijwilligers hard nodig zijn. En dan gaat het niet om heel ingewikkelde hulpvragen.

Nee, juist de alledaagse hulp, zoals een boodschap doen voor de buurvrouw, iemand naar het ziekenhuis rijden, daar is behoefte aan. Op Zorgvoorelkaar.com, een marktplaats voor vrijwillige hulp en zorg, is de categorie 'Hulp met vervoer' een populaire categorie. Begrijpelijk, want wat kun je je hulpeloos voelen als je niet meer mobiel bent. Soms is er een zoon, dochter of buurvrouw die je kan rijden, maar lang niet altijd is er iemand die kan helpen. Dan is het fantastisch als er vrijwilligers zijn die het vervoer regelen. En wat nou zo mooi is, is dat het niet alleen om het vervoer gaat. Het is in veel gevallen zoveel meer. Het is een praatje over sport of over het weer, het is het gevoel iets voor de maatschappij en een ander te kunnen betekenen. Het is dus eigenlijk vervoer met een heel sociaal randje. En dat vervoer hebben we de komende tijd hard nodig. Dus hierbij een driewerf hoera voor alle vrijwillige chauffeurs van Nederland en een oproep aan iedereen die het leuk vindt om mensen te vervoeren en gezellig een praatje te maken. Geef je op, want uiteindelijk zijn wij het met z'n allen die de participatiemaatschappij realiseren. Met of zonder koninklijke aandacht.



column

VRIJWILLIGERSVERVOER IS EEN PERSPECTIEF

door: *Klaske Rehorst, veranderkundige*

Vervoer heeft helemaal niets te maken met van A naar B gaan. Vervoer is een perspectief. Een uitzicht. Een heel erg mooi uitzicht. Vrijwillig iemand een prachtig uitzicht geven is misschien wel het mooiste cadeau dat je geven kunt. En een tastbare bijdrage mogen leveren aan de kwaliteit van leven die iemand ervaart, is misschien wel het mooiste cadeau dat je krijgen kunt.

Stel je toch voor dat er 's avonds, tussen gehaktbal en vlaflip, geheel onverwacht wordt aangeboden. Daar staat een moeder voor de deur met haar dochter in een rolstoel. En dan krijg je zomaar een enorme bos bloemen die net zo hard lijkt te stralen als de glimlach van het meisje en de ogen van de moeder. Je hebt geen tuinverlichting meer nodig, met zo'n glimlach. En die moeder zegt: "Door jou is er uitzicht. Uitzicht op een toekomst, op iets dat nu binnen het bereik ligt. Mijn kind komt ergens. Is op pad. Onderweg. Naar groter, verder groeien en leren en actief participeren in de samenleving. Mijn dochter hoeft niet langer vanaf de zijlijn toe te kijken hoe het leven verdergaat zonder haar. Hoe anderen wel doorgaan, vertrekken en verder reizen. Mijn kind blijft niet meer achter, mijn kind doet weer mee. Dat komt door jou. Sta je daar wel eens bij stil?"

Sta je wel eens stil bij de betekenis van vrijwilligersvervoer als je bedenkt dat het mensen niet alleen letterlijk en fysiek maar ook mentaal, emotioneel, sociaal (economisch) en maatschappelijk verder brengt? Dat het verschil tussen 'ergens heen kunnen gaan' of 'niet' deelnemen en bijdragen of buitengesloten en achteruitgaan betekent?

Dat geldt ook voor de oude mevrouw met de rollator in die flat, de jonge man met de dwarslaesie, de veertiger met een verwoestende spierziekte, het kind met het downsyndroom, de jongen die door zijn autisme niet zelfstandig kan fietsen en daardoor niet naar school komt, omdat zijn ouders geen dure taxi kunnen betalen, de chronisch zieke die anders de deur niet uitkomt of niet naar zijn behandeling kan...

En ook al komen ze vanavond niet aan je deur en krijg je misschien niet altijd die bos bloemen; weet dat je een verschil maakt tussen verder kunnen gaan en meedoen of stranden, stil komen te staan en het leven aan je voorbij te zien trekken alsof je eigenlijk niet meer bestaat. Vrijwilligersvervoer levert dat bestaansrecht. Daar mag je best eens stil bij staan...



*“Ik heb
gewoon altijd
geluk gehad”*

MEDEOPRICHTER RINA SCHOUTEN
(82) OVER 'HAAR' STICHTING SAMEN
VERDER



Rina Schouten is een markante vrouw. Een sterke ook. Als een medevrijwilliger koffie voor haar wil halen, laat ze even fijntjes als resoluut weten daar prima zelftoe in staat te zijn. Rina rommelt nog wat af, in Kringloopwinkel Bartje in Culemborg. Die winkel was haar laatste grote 'tour de force' voor de Stichting Samen Verder.

Met de omzet van de winkel bleek de continuïteit van het dienstenaanbod van de Stichting gegarandeerd. En zo konden ook de vier bussen van Klaartje de minder bedeelden, senioren en mensen met een beperking blijven vervoeren. Zonder een euro subsidie en overheidsbemoedienis. Rina neemt ons mee in een wonderlijk verhaal over knuffeldieren, haar passie voor de minstbedeelden en het enorme verschil tussen 1 euro en 1 euro 20.

Rina is een trotse vrouw. Ze spreekt ook na 35 jaar nog vol vuur over de Stichting Samen Verder, waarvan ze het eerste bestuurslid was. "Er is geen enkele Stichting in Nederland die werkt zonder subsidie en zonder een loon uit te betalen." Rina neemt ons mee naar het begin, midden jaren '70. Toen haar moeder verhuisde naar de Driestad, een appartementencomplex. Rina werd er hoofd van de gastvrouwen, toen ze werd aangesproken door Louis van Dam, een lokale ondernemer die vaak in het dienstencentrum van Driestad kwam. "Meneer

van Dam had gesproken met mensen van het verpleeghuis. Daar konden ouderen op zaterdag en zondag wel eens naar huis, maar er was geen vervoer. Van Dam dacht aan een busje en vroeg of ik mee wilde helpen. We wilden starten zonder een cent subsidie en zonder externe bemoeienis. Samen gingen we ervoor en met pamfletten kregen we 65 vrijwilligers naar een informatieavond in de grote zaal van de Driestad. Dat waren praktisch geen Culemborgers, maar allemaal 'import': mensen met tijd die zo anderen wilden leren kennen. Ik zorgde voor een mooie verdeling over de zeven dagen en de vrijwilligers kozen zelf dagleiders."

ONAFHANKELIJK

Nadat de gemeente was ingelicht en 'onderhands' een bestuur bij elkaar was gezocht, gingen Louis en Rina hun gang. "Huis-aan-huis werd een pamflet verspreid, waarop mensen konden lezen over Klaartje en dat het voor ouderen met een minimum inkomen was. Die konden zich zo ontworstelen aan het thuis zijn en de kinderen, van wie ze afhankelijk waren. We hadden nog geen kantoor, dus be-

naderde ik de Maatschappelijke dienstverlening om de telefoontjes aan te nemen. Toen ik een ruimte zag in het Dienstencentrum, die we voor 100 gulden konden huren, konden we het zelf doen. We kregen een paar bureaus, iemand had connecties met Gispén, en zo startte het echt." De bus Klaartje 1 kreeg snel een zusje. "Met één bus is het geen doen. Als die pech heeft of stilstaat, kunnen we niks. Dus kwam er snel een tweede, die we met oud papier bij elkaar sprokkelde. De eerste betaalden we uit een lening van de kerk, die later werd omgezet in een schenking."

OUD PAPIER

De bussen moesten wel blijven rijden. Chauffeurs en telefonistes: dat lukt prima, maar mensen vinden die oud papier wilden ophalen, dat bleek een lastiger karwei. "Meneer Van Dam ging naar de christelijk-gereformeerde kerk, als katholiek. Dat was wat in die tijd! Hij deed daar een moreel appél: met z'n allen bidden en twee keer per dag naar de kerk gaan is soms niet genoeg, soms moeten we samen wat doen! In dit geval voor onze ouderen. Hij kon dat altijd mooi verwoorden en mensen meekrijgen. En dat gebeurde hier ook. Met één wagen gingen we het papier ophalen, we stalden het achter het huis van meneer Van Dam en verkochten het." Toen het oud papier haar waarde verloor, dreigde het einde voor de Stichting en haar aanbod, dat inmiddels was uitgebreid met diverse zussen van Klaartje (zie kader). Totdat Rina een uitweg vond. "Er waren zoveel mensen die geen oud papier hadden, maar vroegen of we niks hadden aan een bankstel of iets anders. Toen dacht ik: waarom beginnen we hier geen Kringloop. Ik

weet niet eens meer hoe ik op het idee kwam. We moesten van de gemeente zelf uitkijken naar onderdak. We vonden een oud schoolgebouw, waar studenten uit moesten, hebben het opgeknapt en het liep eigenlijk meteen. Meneer Van Dam was nog bij de opening in 1996, de naam Bartje was ook zijn idee: het is een man die het voor jullie verdient! We draaien hier omzetten waar winkeliers jaloers op zijn, al willen we geen concurrent zijn. Ook onze andere diensten zijn alleen aanvullend o.”

Nadat Bartje liep en de organisatie stond, merkte Rina dat ze soms maar gewoon wat zat op kantoor, niks deed. Ze was moe. Ze stopte als bestuurslid, maar niet als vrijwilliger. “Ik heb hier zo lang gewerkt, van maandag tot en met vrijdagmiddag, iedere week weer. Dan kun je niet ineens stoppen, dan val je in een zwart gat. Nu werk ik achter de schermen. Ik probeer nog wel eens een nieuwe vrijwilliger te werven en was alle knuffels die hier binnenkomen. Die stop ik dan in zakken die klanten voor 50 cent kunnen kopen. Dat is werk wat weinig opbrengt, maar die zakken zijn artikelen die propaganda maken voor de winkel. Dat zijn lokkertjes. En kwaliteit, want waar wassen ze nog alle knuffels?”

GOEDE DOELEN

De betrokkenheid bij het lot van de medemens heeft Rina van haar vader. Ze hoopt dat de Stichting blijft staan voor haar basisprincipe: er zijn voor de minder bedeeden. Iets waar het huidige bestuur scherp op moet blijven. Ze verwoordt haar zorgen in een voorbeeld. “Aan het begin van de crisis was ik 25 jaar bij de Stichting. Ik kreeg een dinertje en werd opgehaald door Klaartje. Toen bleek de prijs, die we altijd op 1 gulden en later op 1 euro hadden gehouden, te zijn verhoogd naar 1 euro 20. Ik werd me toch kwaad en dacht: uitstappen! Maar dat kon ik niet doen, dan was de avond bedorven. Maar een prijsverhoging kun je in tijd van crisis en recessie niet doen. We hadden net 20.000 euro aan goede doelen geschonken, maar de mensen in Culemborg zijn toch ook ons goede doel? Waanzin!”. Jos van Zutphen heeft het hele gesprek geïnteresseerd en geanimeerd mee zitten luisteren. Hij is niet alleen al twaalf jaar vrijwillig chauffeur, maar ook het jongst geïnstalleerde bestuurslid van de Stichting. Hij ziet Rina een slok koffie nemen, hoort haar zeggen dat ze blij is dat ze dit er eens een keer uit heeft kunnen gooien en weet wat hem te doen staat in de volgende bestuursvergadering.

EEN RIT MET KLAARTJE

Dan maar eens op pad met een Klaartje. Koos Boekema is onze gids voor de ochtend. Hij groeide op in Culemborg, verhuisde voor zijn werk naar het Gooi en keerde uiteindelijk weer terug. Hij werd vrijwilliger bij Klaartje en werkt er met veel plezier. >



tips van de Stichting Samen Verder

GEMEENTEN:

- Laat initiatieven aanvullend zijn op wat professionals al aanbieden.
- Wees een constructieve overleg-partner, faciliteer. Soms kun je met kleine dingen iets in gang zetten.
- Blijf op de achtergrond en trek het succes niet naar je toe.
- Zet ambtelijke kennis van de sociale kaart in om als verbinder meerwaarde te creëren.

VRIJWILLIGERSORGANISATIES:

- Kies voor een onafhankelijke positie. Word geen onderdeel van beleid, politiek of organisaties die bepaalde belangen vertegenwoordigen. Vrijwilliger zijn van een onafhankelijke club is aantrekkelijk!
- Financiën zijn belangrijk. Bekijk de mogelijkheden bij clubs die ‘geld hebben, maar plekken zoeken waar ze het kwijt kunnen’. Denk aan kerkelijke organisaties, fondsen, beheerders van legaten, Rotary etc.
- Zorg voor dagleiders, vrijwilligers die aanspreekpunt zijn en de leiding hebben over een activiteit, als deze veel organisatie vergt.
- Wees scherp op de ontwikkelingen in de maatschappij. Ieder tijdsgewricht vraagt om zijn eigen specifieke aanbod. Nu de crisis de portemonnee van mensen gaat raken, denkt de Stichting Samen Verder ook na over nieuw of ander aanbod.
- Sla verbindingen! Louis van Dam maakte nooit verschil, maar was een echte verbinder. Zelfs tussen mensen van verschillende religies, zocht hij naar gemeenschappelijkheid: de gedeelde zorg voor ouderen.
- Bij de Stichting Samen Verder zijn circa 275 vrijwilligers actief. Er zijn nog genoeg mensen die wat willen doen voor de samenleving. De kunst is dit potentieel te mobiliseren. Dat kan met aansprekende initiatieven en aanspreekbare personen.
- Doe het gewoon! Sla bruggen, toon daadkracht en regel dingen onderling.

PROFESSIELE ORGANISATIES:

- Laat op de professionele inzet, daar waar mogelijk, vrijwilligers aanvullend werken. De extra betrokkenheid van deze mensen krijg je er gratis bij!
- Bekijk waar je elkaar, als gemeente en organisaties, aanvult en creëer zo meerwaarde.
- Maak gebruik van de kennis van organisaties die al iets op poten hebben gezet.

> **W**e stappen in de Klaartje 2, bij chauffeur Ad van Henk Miltenburg. Ad en Henk zijn al een tijd vrijwilliger, Ad zelfs al 26 jaar. Hij vindt het heerlijk om wat voor de medemens te doen en eigenlijk ook wel om zelf lekker bezig te zijn. Henk is altijd bijrijder. Het blijkt een belangrijke functie. Henk haalt de passagiers op bij de deur, helpt ze de bus in en uit en begeleidt ze naar de plek van bestemming. Daar maakt hij een praatje met de kapper, de dokter of familieleden. Dat is soms nodig, bijvoorbeeld als passagiers zelf niet precies weten welke Klaartje ze moeten

uitgelicht

DE ZUSJES VAN KLAARTJE EN BARTJE

Floortje

Floortje komt van Florence Nightingale en staat voor een vriendelijk en sociaal contact. Floortje werkt aanvullend op de professionele gezondheidszorg en helpt waar beroepskrachten niet werkzaam zijn en wel hulp nodig is. De hulp van Floortje is altijd gratis. Floortje bezoekt bijvoorbeeld ouderen, gaat met hen wandelen of winkelen of begeleidt ze naar een ziekenhuis, arts of polikliniek.

Dientje

Bij Dientje kunnen ouderen en mensen met een beperking terecht voor kleine klusjes, die ze niet (meer) zelf kunnen doen. Technische klusjes, zoals het ophangen of verwisselen van een lamp, de verwarmingsketel bijvullen, een schilderij of plankje ophangen, TV afstellen of een slot repareren. Licht administratief werk dat bijvoorbeeld maandelijks terugkeert, eenmalig formulieren invullen of hulp bij het schrijven van een brief. Voor deze klusjes betalen mensen tussen €1,00 en €5,00.

Trijntje

Trijntje biedt individuele hulp bij het reizen per trein voor mensen met een functionele handicap. Trijntje maakt daarbij gebruik van zogenaamde vlinderbruggen, waarmee mensen een trein in kunnen komen.

Luisterlijn

Dit is telefonische individuele hulpverlening in Culemborg. Even het hart luchten over dingen die een mens dwars zitten, zorgen over de kinderen, de kleinkinderen, een ziekte of het gemis van de partner? Dat kan! De mensen van de luisterlijn hebben daarvoor alle tijd en aandacht. Bellen en praten kan anoniem.

bellen als ze terug naar huis willen. En dat luistert nauw. Ad en Henk laten strak geplande rittenlijsten zien.

MORGEN WEER OPHALEN

Klaartje is weliswaar een vrijwilligersinitiatief, maar met een organisatie waar een bedrijf spreekwoordelijk de vingers bij zou aflikken. Een dagleider zorgt ervoor dat de ritten bemenst zijn, de Klaartjes op tijd rijden en de ritten slim zijn gepland. Iedere dag kent zijn eigen bemensing, in totaal werken er 80 vrijwilligers voor Klaartje. We stappen in de bus en vragen Ad naar een anekdote. "Toen ik net chauffeur was, wist ik niet zo goed hoe je met senioren omgaat. Dat is ook een kunst. Een fragiel, broos vrouwtje vroeg me een keer wanneer ik haar weer kwam ophalen. Als grap antwoordde ik toen: "Mevrouw dat komt slecht uit, want we brengen u vandaag heen en halen u volgende week weer op." Dat viel niet goed, mevrouw begon heel hard te huilen en durfde eigenlijk niet uit te stappen. Dat zou ik nu niet meer doen, want ik schrok er goed van."

GOED OP DE FOTO

Mevrouw Kuiper ziet ons foto's maken, ze komt net van de kapper. "Heb ik mazzel, sta ik meteen goed op de foto", zegt ze tevreden. Henk heeft een kaartje achtergelaten bij de kapper met alle telefoonnummers van de vier Klaartjes. Als we proberen mevrouw een hand te geven, blijkt Ad streng: we mogen niet uit de gordel. Mevrouw is blij met Klaartje. "Het is ideaal voor mij. Mijn man kreeg in juni een epileptische aanval en mag nu niet meer rijden. Zelf heb ik geen rijbewijs meer en fietsen gaat ook niet. Ik wist meteen dat ik bij Klaartje

moest zijn, dat is een begrip in Culemborg. Als Klaartje er niet was, zou ik op mijn kinderen moeten terugvallen, maar die wonen hier bepaald niet in de buurt."

1 EURO 20

Mevrouw wordt gesommeerd te betalen. We grappen dat Henk vandaag in een strenge bui is. Voor 1 euro 20 mag ze met Klaartje mee. Daar wordt ook de rollator nog keurig voor ingeladen. Ad heeft nog wel een tip voor vrijwilligers die willen starten. "Zoek voldoende vrijwilligers, voor een basis. Verder: profiteer van de kennis van Klaartje! Kom met ons praten!" Koos denkt dat geld ook cruciaal is, en dat ligt niet voor het oprapen. Zoek het bijkerkelijke organisaties en zorginstellingen die iets met vervoer willen. Dan creëer je een win-win. Ad vindt dat de gemeente zich er vooral niet mee moet bemoeien, dan jaag je vrijwilligers weg. Koos vindt de betrokkenheid van de vrijwilligers een belangrijke meerwaarde ten opzichte van bijvoorbeeld de Regiotaxi.

GEEN KWAAD WOORD

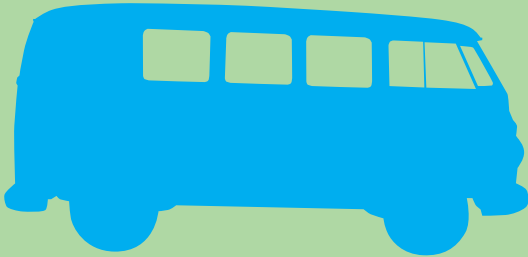
Mevrouw Vroon reist met Klaartje naar het station. 's Ochtends heeft ze met een andere Klaartje al boodschappen gedaan bij de Albert Heijn. Dat doet ze iedere donderdag. Ook iedere zaterdagavond maakt ze er gebruik van. Ze gaat naar haar dochter in Leeuwarden. Het belooft een fikse reis te worden van wel drie uur. Mevrouw draait haar hand er niet voor om. Ze wil geen kwaad woord over Klaartje in het artikel zien, mochten we al met dat idee spelen. Met dat idee speelden we niet, want we zien zelf wel hoeveel Klaartje betekent voor de passagiers.



QUOTES:

Poster

“Ik kan me heel goed voorstellen dat je met het uitwisselen van bussen maatschappelijk gezien veel kan doen”.

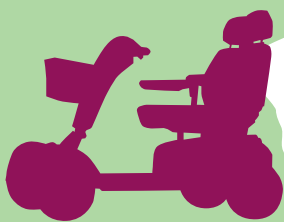


“Kun je gewoon dingen snel en handig regelen met elkaar? Als daar allerlei drempels in zitten, dan pakt een coördinator niet de telefoon om te vragen aan organisatie X of hij dan en dan hun bus kan inzetten.”

“De kracht van ons initiatief zit hem in de betrokkenheid van onze vrijwilligers en de aandacht die er is voor de mensen. We zijn een welzijnsvoorziening geen taxibedrijf.”



“Maar voor de rest denk ik dat mensen over vervoer op maat goed ingelicht moeten worden, wat wel en wat niet kan en wat ook maar ten dele kan, hè? Ik vind het eigenlijk fantastisch en hoe ouder ik word, hoe meer ik merk hoeveel ze voor die oude mensen doen. Dus ik vind het op zich fantastisch en ik snap best dat ze niet alles kunnen garanderen, want het is geen taxibedrijf. Ik weet eigenlijk niet eens wie het financiert.”



“Het is van belang om het voor vrijwilligers leuk te houden!”



“In 1981 hadden we één geel Toyota-busje, waar één rolstoel en maximaal vier passagiers in gingen. Mensen werden door twee vrijwilligers vanuit de rolstoel met pijn en moeite in de bus getild. Een lift was er niet, een zelfgemaakte plankconstructie wel. Een chauffeur die in de huidige tijd zo met de passagiers zou omgaan, zou direct ontslagen worden!”



“We hebben een lijst met namen van mensen die wel willen rijden met hun eigen auto om maaltijden rond te brengen. Maar alleen als de bus in de garage staat, anders kan deze de maaltijden beter rondrijden.”

“We doen het als vrijwilligers niet alleen voor de mensen, we halen er zelf ook veel voldoening en plezier uit”.



Plusbus

www.solidez.nl
0317 41 90 37, Wageningen

Memovo

www.wiel.nl
0525 68 12 12, Elburg

Klaartje

www.stichtingsamenverder.com
0345 51 83 00, Culemborg

Plusbus

www.plusbushedenrozendaal.nl
026 370 70 70, Rheden/Rozendaal

Plusbus

www.voormekaar.nl
0487 20 00 10, West Maas en Waal

Swobrik

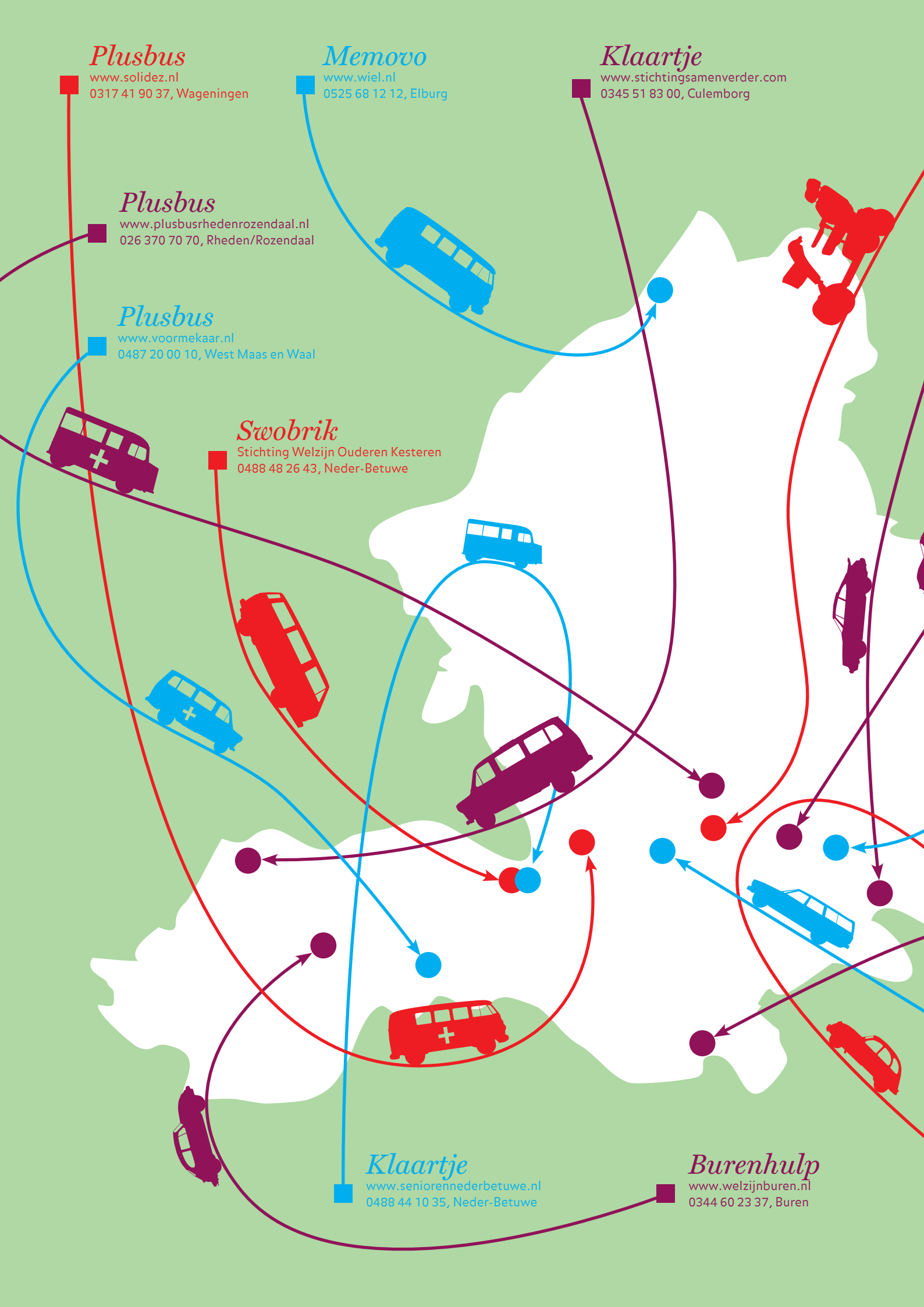
Stichting Welzijn Ouderen Kesteren
0488 48 26 43, Neder-Betuwe

Klaartje

www.seniorennederbetuwe.nl
0488 44 10 35, Neder-Betuwe

Burenhulp

www.welzijnburen.nl
0344 60 23 37, Buren



Rode Kruis

www.rodekruis.nl
026 443 17 00

Vrijwillige hulpdienst

www.caleidoz.nl
0316 34 14 10, Zevenaar

Algemene hulpdienst

www.mensenwelzijn.nl
0571 28 77 52, Voorst

Stichting Graag Gedaan

www.mikado-welzijn.nl
0316 26 59 69, Duiven

Vlearmoebus

www.buurtbusplusneede.nl
06 57 32 68 73, Neede

Vervoer Op Maat

www.malderburch.nl
024 357 05 70, Heumen

Hulpdienst Voor Elkaar

www.hulpdienstvoorelkaar.nl
06 15 58 73 36, Renkum

Vrijwillig begeleidend vervoer

www.welcomsite.nl
0316 29 28 28, Montferland

Op weg naar een succesvol
vrijwillig vervoersinitiatief

Succes!

Spectrum partner met elan inventariseerde en onderzocht de Gelderse vervoersinitiatieven die op deze poster staan. In gesprekken kwamen de succes- en risicofactoren aan bod, bij de opstart en in het 'nu'.

Bij de opstart is de belangrijkste succesfactor dat er behoefte is, een markt. Daarnaast helpen korte lijntjes tussen initiatiefnemers, voldoende vrijwilligers en is het voor het lokale draagvlak goed dat het aanvullend aanbod is, dat reguliere commerciële aanbieders niet als concurrerend ervaren. Dat kan door het van deur tot deur te laten rijden en zonder ophaalmarges die het commerciële vervoer hanteert. Risicofactoren zijn er bij de opstart ook. Belangrijke factor is gebrek aan betrokkenheid: van burgers en partijen die het nieuwe aanbod als concurrentie ervaren. De hoge opstartkosten en financiële afhankelijkheid van gemeente of provincie vormen ook een risicofactor, net als een troebele communicatie tussen initiatiefnemers en gemeente.

Na een succesvolle opstartfase zijn er nieuwe succes- en risicofactoren voor vrijwillige vervoersinitiatieven. In het 'nu', als het project loopt, is een belangrijke succesfactor dat er een flexibele coördinator is, die klaar staat en een luisterend oor heeft voor de vrijwilligers. Dat de chauffeurs betrokkenheid tonen, in de begeleiding en de contacten. Dat de gemeenschap, gemeente en belangengroepen bij het initiatief betrokken blijven. Dat het initiatief bekend wordt, laagdrempelig en kleinschalig blijft, met korte lijntjes en weinig administratie. Bij de risico's zijn de incidentele als de structurele kosten een belangrijke factor. Daarnaast het vrijwilligersbestand. Blijven er voldoende vriendelijke, competente vrijwilligers? Levert de vergrijzing van het vrijwilligersbestand een probleem op? Een andere risicofactor is het succes van het project. Dat kan leiden tot ondercapaciteit. Er is dan meer vraag naar ritten dan aanbod. En als het project succesvol is, komen er wellicht aanvullende eisen vanuit de gemeente of provincie, zoals een klanttevredenheidsmeting of extra verantwoording van de eventuele subsidie.

Vrijwillige initiatiefnemers, gemeenten en professionele organisaties hoeven zich niet te laten afschrikken door de risicofactoren. Dat het mogelijk is om risico's succesvol te managen en een initiatief succesvol te laten zijn, laten de verhalen in dit magazine namelijk wel zien!

TIPS:

Gemeenten

- Start als gemeente met alle relevante partijen en niet solistisch.
- Initiatief van onderop is ideaal, maar als dat er niet is, en er is wel een behoefte, ga dan initiëren en mobiliseren en geef de vraagkant een belangrijke rol en eigenaarschap.
- Gemeenten mogen best iets vinden van de vrijwilligersorganisaties, zeker als er een subsidierelatie is.
- Doe aan verwachtingenmanagement: zorg dat burgers heel goed weten wat ze wel en niet van gemeenten kunnen verwachten.
- Verken de ruimte rondom regels en procedures om burgers verder te helpen.
- Zorg dat initiatieven aanvullend zijn op wat er door professionals al wordt aangeboden.
- Wees vooral een constructieve overlegpartner, faciliteer. Soms kun je met hele kleine dingen, iets in gang zetten.
- Blijf op de achtergrond en ga het succes niet naar je toetrekken. Laat het initiatief bij vrijwilligers of vrijwilligersondersteuners.
- Zet ambtelijke kennis van de sociale kaart in om als verbinder meerwaarde te creëren.
- Zie zelforganiserend vervoer als serieuze optie! De chauffeurs rijden op tijd, zijn dienstbaar aan de passagiers, signaleren en verwijzen, zijn ook buiten 'werk' tijden bevlogen en zijn of worden bekenden van de passagiers.
- Organiseer zelforganiserend vervoer als er behoefte aan is. Kijk eerst naar hoe mensen zich redden, voordat je een behoefte gaat creëren.
- Bied de ondersteuning die nodig is, niet meer en niet minder, en doe dat met toestemming.
- Eer de vrijwilligers!
- Zet je in voor verruiming van de regel dat vrijwilligers 1.500 euro per jaar belastingvrij mogen bijverdienen. Vrijwilligers zetten zich graag in, maar willen niet de eigen benzine moeten vergoeden.

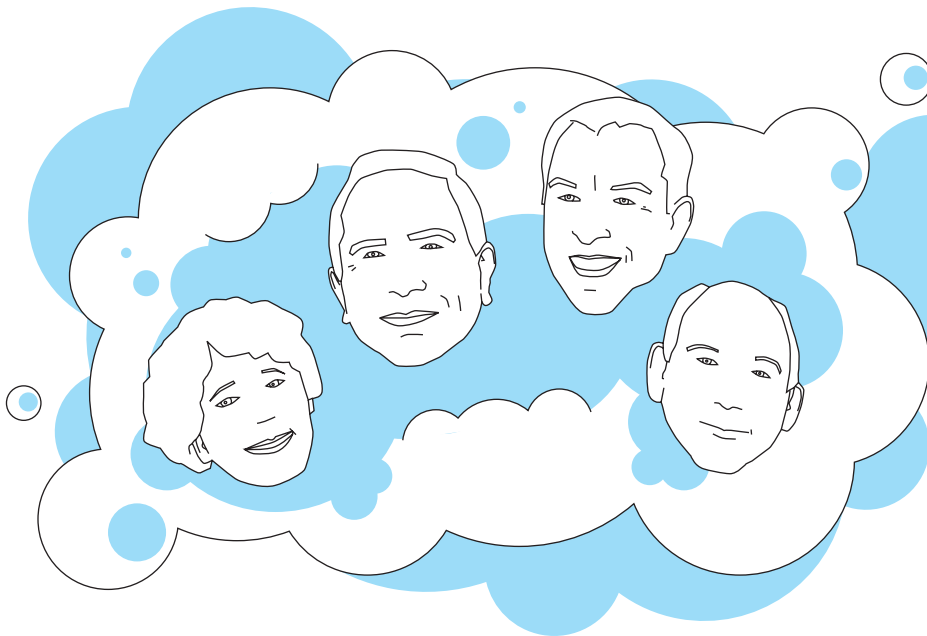
Vrijwilligersorganisaties

- Het is belangrijk dat er duidelijke kaders en regels zijn. Wie wil je als chauffeurs? Wie neem je wel of niet mee? Wat kost een rit?
- Zorg voor een gemotiveerde groep vrijwilligers. Die niet meewerkt om iets bij te verdienen.
- Zoek samenwerking met en zorgorganisatie voor noodgevallen, wanneer een bus stil komt te staan of naar de garage is voor onderhoud.
- Wees je bewust van het feit dat passagiers, naast een chauffeur, ook een maatje wensen.
- Kies voor een onafhankelijke positie. Word geen onderdeel van beleid, politiek of organisaties die bepaalde belangen vertegenwoordigen. Onderdeel uitmaken van een onafhankelijke club is aantrekkelijk!
- Financiën zijn belangrijk. Bekijk daarbij de mogelijkheden bij clubs die 'geld hebben, maar plekken zoeken waar ze het kwijt kunnen'. Denk aan kerkelijke organisaties, fondsen, beheerders van legaten, Rotary etc.
- Zorg voor dagleiders, vrijwilligers die aanspreekpunt zijn en de leiding hebben over een activiteit, als deze veel organisatie vergt.
- Wees scherp op de ontwikkelingen in de maatschappij. Ieder tijdsgewricht vraagt om zijn eigen specifieke aanbod. Nu de crisis echt de portemonnee van mensen gaat raken, denkt de Stichting Samen Verder ook na over nieuw of ander aanbod.
- Sla verbindingen! Zoek naar gemeenschappelijkheid: de gedeelde zorg voor anderen. Probeer win-win situaties te creëren. Maak met zorgorganisaties bijvoorbeeld afspraken, zodat er een vaste basis ontstaat.
- Er zijn nog genoeg mensen die wat willen doen voor de samenleving. De kunst is dit potentieel te mobiliseren. Daarvoor zijn aansprekende initiatieven en aanspreekbare personen nodig.
- Doe het gewoon! Sla bruggen, toon daadkracht en regel dingen onderling.
- Zoek als vrijwilligersorganisatie aansluiting bij een professionele club, voor de dingen die je niet zelf kunt.
- Werk aan saamhorigheid bijvoorbeeld via periodieke bijeenkomsten of intervisie.
- Voor de vrijwilliger in een gemeente waar nog geen initiatief is: begin klein, maar begin vooral! Zoek een beperkt aantal gelijkgestemden en ga aan de slag!

Professionele organisaties

- Zoek de samenwerking op, het mes snijdt vaak aan allerlei kanten: passagiers komen de deur uit en op hun bestemming, de eigen organisatie is tevreden en het biedt het vrijwilligersaanbod continuïteit.
- Zoek naar slimme verbindingen tussen doelgroepen.
- Wees creatief en doe dingen.
- Betrek ondernemers bij de plannen, ook als ze in eerste instantie wat te verliezen lijken te hebben. Zoek dan naar een win-win.
- Kijk naar wat er al is en naar hoe dat gebruikt kan worden voor de doelgroep.
- Wees zorgzaam voor de vrijwilligers, zonder hen rijdt er geen bus!
- Zoek contact met je gemeente en kijk wat er bijvoorbeeld uit Wmo-budgetten mogelijk is.
- Als het gewenst is dat de vrijwilligersorganisatie die je ondersteunt groter moet groeien, doe het in kleine stapjes en verlies de vrijwilligers niet.
- Wees creatief, geduldig en geef niet op.
- Laat op de professionele inzet, daar waar mogelijk, vrijwilligers aanvullend werken. De extra betrokkenheid van deze mensen krijg je er gratis bij!
- Bekijk waar je elkaar, als gemeente, professionele en vrijwilligersorganisaties, aanvult en creëer zo meerwaarde.
- Ga praten met organisaties die al iets op poten hebben gezet en maak gebruik van die kennis.

Het borrelt en het bruist...



Het borrelt en het bruist in de provincie Gelderland. Burgers, ambtenaren, professionals en bestuurders denken plannen uit en zetten ze zich in om ze gerealiseerd te krijgen. Allemaal op geheel eigen wijze.

Zoals Bert van Swam, wethouder in West Maas en Waal. Borrelen en bruisen doet het bij Bert, een bevolgen wethouder. Hij heeft er bijna twee termijnen opzitten en gaat voor nog een termijn. Hij geeft ruiterlijk toe geen privéleven meer te hebben sinds zijn wethouderschap, maar de vol-doening die hij haalt uit zijn contacten met burgers en de resultaten die ze samen boeken, vergoedt veel.

Blij met decentralisaties

Bert gelooft oprecht in de kracht van burgers, maar ook in de gemeente als facilitator. Hij was dan ook één van de weinige wethouders in de regio die de decentralisaties toejuichte, omdat de gemeente meer met haar burgers samen mag gaan doen. Daarom verkent de gemeente nu bijvoorbeeld vaker de ruimte rondom regels en procedures, om de burger of een

vereniging verder te kunnen helpen. Als ze zelf maar meedoen. Daar draait alles bij Bert om. "Onze gemeente bestaat uit acht kernen, vier liggen er aan de Maas, vier aan de Waal. Aan de Waalkant is Openbaar vervoer, aan de Maaskant rijdt alleen de Buurtbus en dan nog niet eens in alle dorpen. De Buurtbus rijdt echter een vaste route, dus kom je niet overal even gemakkelijk."

Onderling regelen

Hij heeft er in de gemeenschap geen geheim van gemaakt hoe hij het graag ziet. "Wij vinden het als gemeente best verantwoord om vanuit het Wmo-budget een bus of auto's beschikbaar te stellen, die aanvullend vervoer bieden op wat hier al is. Maar dan wil ik dat burgers het initiatief verder draaien. Zij waarborgen de service en de continuïteit." Het enthousiasme

van Bert neemt verder toe als hij het over dorpsauto's heeft. "Het zou natuurlijk nog veel mooier zijn wanneer burgers het onderling regelen. Dat er vrijwilligers zijn die mensen op oproepbasis willen rijden of wanneer burgers ergens melden als ze vaak dezelfde rit maken en bereid zijn iemand anders mee te nemen. Zo'n initiatief kan al draaien met een bemenst telefoonnummer en wat enthousiaste vrijwilligers. Als gemeente moeten we ons daar niet teveel mee bemoeien, dan wordt het al snel 'iets van de gemeente'. Maar we willen best meedenken en faciliteren."

Geen bedrag, wel meedenken

Bert is een man bij wie het ene idee snel leidt tot een volgend, daarom heeft hij een map waarin hij zaken verzamelt waar hij nog eens wat mee moet. Hij laat een folder zien van MyWheels.nl. Daar delen mensen samen auto's. Het is eigenlijk een autoverhuurbedrijf, maar dan zonder bedrijf. De organisatie MyWheels betaalt je voor de huur vier euro, de rest spreek je onderling met elkaar af. Bert laat graag de burgers aan zet. "Belangrijker dan al mijn ideeën vind ik het dat burgers weten wat ze van ons kunnen verwachten. Ze moeten weten dat we altijd willen meedenken en openstaan voor ideeën, zeker als burgers zelf een initiatief willen dragen. Dan gaan wij niet zomaar een bedrag toekennen, maar wel meedenken over hoe het er kan komen. En dan kunnen we samen veel tot stand brengen."

DE NOABERBUS-IN-OPRICHTING

In Borculo zou Gerard Nekkens wat over hebben voor een wethouder als Bert van Swam. Hij heeft namelijk een opgetuigd vrijwillig vervoersinitiatief, maar geen bus. Daarover later meer. Eerst maar eens vertellen over de pracht van Borculo. Want wat is het daar mooi! Ik stuur mijn auto het erf op van Gerard Nekkens, automobiel-professional in ruste. Gerard is na zijn prepensioen volop blijven participeren. Niet alleen in en om zijn huis, waar alleen het bijhouden van de grasvelden een fulltime baan lijkt, of met



zijn kleinkinderen, maar ook in en voor de Berkellandse samenleving. Gerard zocht na zijn prepensioen een maatschappelijke uitdaging. Hij sloot zich aan bij een groep vrijwilligers die een Buurtbus in het leven had geroepen, die moest gaan rijden tussen St. Isedoornshoeve en Groenlo. De interesse bij Gerard voor het vervoer in zijn omgeving was gewekt, zeker omdat in het nabijgelegen Neede de Vlearmoesbus ging rijden, goed voor ruim 4.000 ritten per jaar. Dat trok Gerard wel: een oproepbus in het leven roepen speciaal ingericht als rolstoelbus en voor personen die geen gebruik kunnen maken van ander Openbaar vervoer. Via-via kwam hij uit bij Wim Staargaard van Betula Welzijn. Samen riepen ze lokale verenigingen om tafel. Dat leverde een leuke avond op, maar niet veel concrete aanknopingspunten.

Rode Kruis

Toen kwam het Rode Kruis in beeld. Daar stond een geschikte bus die meer stilstond dan reed. “We gingen aan de slag en waren al snel helemaal in de gloria. We hadden bij wijze van spreken al een datum waarop de bus zou rijden, er was een PR-plan, een stichting opgericht, een bestuur geformeerd enzovoorts. Het hoofdkantoor van het Rode Kruis keek echter nog eens goed naar de statuten en binnen een dag waren we terug bij af.” Gerard had best een klein beetje begrip voor de beslissing. “Stel je voor

dat er ergens een ongeluk is en mensen zien een Rode Kruis bus er met een bocht omheen rijden, omdat er mensen met een rolstoel of rollator ergens heen moeten, dat staat toch vreemd.”

Buitenspiegelwerk

De bus van het Rode Kruis ging weer de garage in en Gerard begon aan een tocht langs lokale sponsoren, vond onderweg lege subsidiepotjes bij de provincie en klopte uiteindelijk ook bij de gemeente Berkelland aan. “Daar

“Wellicht kunnen we, door allerlei geldstromen te combineren, uiteindelijk toch aan de slag.” GERARD NEKKERS

toetsen twee ambtenaren burgerinitiatieven. Die kunnen 500 tot maximaal 5.000 euro toekennen, voor ons toch een beetje buitenspiegelwerk. Aan de andere kant: vele kleine beetjes maken een groot geheel. Daarom zijn we nu ook met lokale zorgaanbieders in gesprek. Een groot aantal van hun klanten heeft geen Wmo-vervoerspas meer en heeft alternatief vervoer nodig, dat wij met een bus kunnen verzorgen.” Met behulp van een externe adviseur richt Gerard zich nu ook tot het Oranjefonds. “Wellicht kunnen we, door allerlei geldstromen

te combineren, uiteindelijk toch aan de slag. De behoefte is er, dat laten de rittenaantallen van de Vlearmoesbus in Neede wel zien, de vrijwilligers zijn er, de stichting en het bestuur: alles is er klaar voor. Het enige wat ontbreekt is de bus.”

Geen opgever

Gerard is geen opgever. Hij wist in ieder geval waar hij aan begon. “De vorige voorzitter van de Vlearmoesbus gaf me één tip toen ik begon: je moet heel veel geduld hebben. Het gaat niet van de één op de andere dag en de bomen groeien niet meer tot in de hemel.” Tips heeft Gerard ook, voor de gemeente en voor vrijwilligers als hijzelf. “Het is denk ik van groot belang dat je zo duidelijk mogelijk omschrijft wat je wilt, voor wie en waarom. Je moet een goed verhaal hebben, niet zwalken. En streef een zo groot mogelijk netwerk na. Dat vergroot de vijver waaruit je kansen kunt vissen. Daar kun je in de samenstelling van je bestuur ook rekening mee houden. En voor de gemeente, maar ook voor het Rode Kruis: ga achter actieve burgers staan. Ga niet star aan de regels en statuten hangen, probeer creatief mee te denken. Dat laatste mis ik soms een klein beetje. Heb het niet over geld, maar vooral over wat je in de gemeente wilt.”

VERVOER OP MAAT IN HEUMEN

In de gemeente Heumen rijdt de ‘Vervoer op maat’-bus. Ik spreek erover



met beleidsambtenaar Carmen Keune van de gemeente en Manager kwaliteit Peter Strikkeling van Malderburch, centrum voor wonen, welzijn en zorg. Carmen geeft direct aan dat zij lang niet de enige partijen zijn die met het initiatief van doen hebben. “Vervoer op maat is een resultaat van de werkconferenties afstemming welzijn-wonen-zorg, die we twee keer per jaar hebben in onze gemeente. Daar zitten 20 (vrijwilligers)organisaties bij elkaar, die ieder hun top-3 lijstje van mogelijke speerpunten aanleveren,

“Zie niet eerst problemen, maar stel de vraag: wat willen we? En ga dan aan de slag, experimenteer, kijk of het werkt. Dan kom je ergens!” CARMEN KEUNE

waarna we binnen een uur een gezamenlijke top-3 kiezen. Voorbij de eigen punten, constructief en altijd met het oog op de doelgroep. Wat is er echt nodig? In het vervolg van de werkconferentie formeren we groepen die praktisch, direct en concreet met de speerpunten aan de slag gaan. En belangrijk om meteen te zeggen: de vraagkant, de ouderenbonden en cliëntenorganisaties, zijn altijd vertegenwoordigd en altijd mede-eige-

naar van de speerpunten en van de acties om ze te realiseren.”

Kamer tot kamer

In de gemeente Heumen rijden Buurtbussen, de Regiotaxi en wat lijndiensten. In het dorp Heumen komt geen Openbaar vervoer, de Buurtbus rijdt niet van deur tot deur en de Regiotaxi kent haar eigen problemen. Daarnaast reden er taxibedrijven voor de doelgroep van Vervoer op maat, maar die zijn duur en rijden vooral kostenefficiënt. Zo kwam er volgens Peter een aantal dingen samen. “Er waren dus knelpunten in zowel het groepsvervoer als in de individuele ritten. Dat waren voldoende redenen om gezamenlijk over een andere vorm van vervoer na te denken. Dat zit ook in de naam Vervoer op maat: het is maatwerk, maar ook door ‘een maatje’, die betrokkenheid, dat andere contact tussen passagier en vrijwilliger zit daar in.” Carmen vindt dat een belangrijk aspect. “Uniek aan Vervoer op maat is dat we niet van deur tot deur, maar van kamer tot kamer rijden. Onze passagiers kampen soms met dementieklachten, zijn wat in de war of verstandelijk beperkt. Onze chauffeurs hebben daar oog voor en houden er rekening mee.”

Constructief netwerk

Rondom Vervoer op maat is de lokale saamhorigheid groot. Peter begint te lachen. “Op een gegeven moment raakte Vervoer op maat ingeburgerd. Veel organisaties en passagiers kloppen bij ons aan. Maar we hadden maar één bus. Toen zijn we met Pluryn in gesprek gegaan, een zorgaanbieder, waar op woensdagochtend een busje stil stond. Het vertrekpunt was: zou het kunnen dat die bus als tweede Vervoer op maat-bus gaat rijden? Wat is er dan in ieder geval in randvoorwaardelijke zin nodig? Dat bleek een ‘Verklaring omtrent gedrag’ voor de chauffeurs. We zochten chauffeurs en binnen no-time reedde tweede bus! Inmiddels zelfs drie hele dagen. Fantastisch om lokaal zo snel zaken te kunnen doen!” Peter heeft een ander voorbeeld. “Het commerciële taxi-bedrijf Van der Wielen heeft ons geholpen, terwijl Vervoer op maat natuurlijk wel concurreert met hun eigen aanbod. Het draait om vertrouwen. Als wij een vervoer nodig hebben, weet Van der Wielen dat we daar aankloppen. Zo bouw je samen aan een constructief netwerk, waarbinnen veel mogelijk is.”

Lef en creativiteit

Er scharen zich steeds weer nieuwe zorgaanbieders achter het initiatief. Peter ziet de toekomst met vertrouwen tegemoet. “Ik spreek wel eens collega’s in andere gemeenten waar nog weinig is geregeld. Die benijd ik niet. Hier

staat veel, is een structurele en gestructureerde samenwerking, gebaseerd op actie voor de doelgroep, en kan veel.” Carmen geeft Malderburch een compliment. “Jullie tonen als club gewoon vaak lef en zijn creatief. Bijvoorbeeld door doelgroepen te combineren. Eerst waren jullie er voor senioren, nu ook voor verstandelijk beperkten. En dat komt ook weer door jullie instelling: niet eerst gaan kijken wat de problemen kunnen zijn, maar eerst de vraag stellen: wat willen we? En dan vooral aan de slag gaan, experimenteren, kijken of het werkt. Dan kom je ergens. Dat zou ook een belangrijke tip zijn aan organisaties en instellingen die iets met zelforganiserend vervoer willen: organiseer draagvlak, doe het altijd met en voor de vraagkant en ga aan de slag!”

tips van Bert, Gerard, Carmen & Peter:

Gemeenten:

- Doe aan verwachtingenmanagement. Zorg dat burgers heel goed weten wat ze wel en niet van gemeenten kunnen verwachten.
- Verken de ruimte rondom regels en procedures om burgers verder te helpen.
- Start als gemeente met alle relevante partijen en niet solistisch.
- Initiatief van onderop is ideaal, maar als dat er niet is, en er is wel een behoefte, ga dan initiëren en mobiliseren en geef de vraagkant een belangrijke rol en eigenaarschap.

Vrijwilligersorganisaties

- Zoek contact met je gemeente en kijk wat er bijvoorbeeld uit Wmo-budgetten mogelijk is.
- Zoek verbindingen en probeer win-win situaties te creëren, door bijvoorbeeld met zorgorganisaties afspraken te maken over vervoer, waardoor er een vaste basis ontstaat.
- Wees creatief, geduldig en geef niet op.

Professionele organisaties:

- Probeer creatieve verbindingen te leggen tussen doelgroepen
- Wees creatief en doe dingen.
- Betrek ondernemers bij de plannen, ook als ze in eerste instantie wat te verliezen lijken te hebben. Zoek dan naar een win-win.
- Kijk naar wat er al is en of dat inzetbaar is voor de doelgroep.
- Wees zorgzaam voor je vrijwilligers, zonder hen rijdt er geen bus!

Instappen

ON

bij

THE

Gelderse

ROAD

vervoersinitiatieven

Overal in Gelderland rijden bussen, busjes en auto's rond, waarmee vrijwillige chauffeurs en eventuele bijrijders senioren en mensen met een beperking naar de gewenste plek van bestemming rijden. In 'On the road!' stappen we drie keer in en vangen we gesprekken op tussen chauffeurs en passagiers.

VRIJWILLIGE HULPDIENST ZEVENAAR

We zien een mooie, grijze Toyota Yaris vanuit de verte aan komen rijden. In de bolide zit Jan Ekkel, vrijwillig chauffeur voor de Vrijwillige hulpdienst van welzijnsorganisatie Caleidoz in Zevenaar. Jan is een aimabele man, die de vrije tijd die hij als pensionaris heeft, ten volste benut. Hij wint prijzen met zijn amateur-fotografie, heeft een radioshow bij ziekenhuisomroep Mozaïek en rijdt regelmatig mensen als vrijwillig chauffeur. Dat doet hij graag. "Ik heb lange tijd bij de politie gewerkt, bij de afdeling zware criminaliteit. Daar moest ik mensen helpen. Dat deed ik graag hoor, maar nu mag ik mensen helpen en dat vind ik eigenlijk zelf ook hartstikke gezellig."

Zorgbad

We rijden naar een boerderij aan de Oude Babberichseweg. Daar pikken we Mien en Henk Bernds op, een echtpaar dat

daar bij Mien haar zus inwoont en iedere maandag naar het zorgbad "Zonnewater" in Laag Keppel gaat. Daar zwemt Henk onder begeleiding. Hij heeft de nodige kwaaltjes en kwalen, waardoor hij niet in een regulier zwembad uit de voeten kan. Mien geniet van de fotosessie en vertelt over haar ervaringen met het vervoer. "We vinden het erg fijn dat we zo kunnen reizen. Vaak rijden we met Jan en als hij eens niet kan, krijgen we een andere chauffeur." Als het slecht weer is, belt ze ook wel eens met de Vrijwillige hulpdienst. "Ja, ik probeer veel met mijn scootmobiel te doen, maar als het echt slecht weer is, moet ik toch wel een eind rijden om overal te komen. Dan bel ik voor een chauffeur." Ze heeft ook ervaringen met de Regiotaxi. Die zijn niet allemaal even goed. "Ik heb wel eens twee uur en drie kwartier moeten wachten voordat de taxi kwam. En die chauffeur gaat verder ook niet met je mee."

Wachten

Jan doet dat wel, sterker, hij blijft in Laag Keppel een uur wachten totdat het echtpaar uit het zwembad komt. "Niet iedere chauffeur doet dat, maar voor mij is het geen probleem. Als ik dat niet zou doen, zouden Mien en Henk twee ritten moeten betalen. Dat is meteen een fors bedrag. Dan blijf ik wel wachten. Ik heb een E-reader, dan lees ik wat. Of ik ga hier de bossen in met mijn camera, paddenstoelen fotograferen." We vragen Jan naar tips voor vrijwilligersorganisaties. Hij heeft zelf in het bestuur van de Vrijwillige hulpdienst gezeten en kent het klappen van de zweep. "Het is voor organisaties belangrijk dat er duidelijke kaders en regels zijn. Wie wil je als chauffeurs? Wie neem je wel of niet mee? Wat kost een rit? Daarnaast: zorg voor een gemotiveerde groep vrijwilligers. Die meewerken uit betrokkenheid bij de mensen en niet om iets bij te verdienen. En gemeenten mogen best iets vinden van de organisaties die hier vorm aan geven, zeker als er een subsidierelatie is. Wij rapporteren ook keurig maandelijks



onze ritten en eventuele afwijkingen.” Jan heeft nog wel iets dat hem van het hart moet. “Ik hoop dat ze die regel van 1.500 euro belastingvrij bijverdienen per jaar wat verruimen. Ik rijd nu soms wel vijf ritten op een dag. En ik hoef echt niets anders dan de kilometervergoeding voor benzine. De uren die ik maak en de afschrijving op de auto, dat maakt me allemaal niet uit. Het moet alleen niet zo zijn, dat ik straks zelf mijn benzine moet betalen.” Inmiddels zwemt Henk met zijn begeleider in de rondte, terwijl Mien vanaf de kant toekijkt. Op zich is dat al een prestatie: het is er 36 graden celsius...

“Omdat mijn man ook geen auto rijdt, is de Plusbus voor mij echt een uitkomst.”

PLUSBUS RHEDEN-ROZENDAAL

De Plusbus Rheden Rozendaal staat onbemenst op de parkeerplaats bij zorg- en ontmoetingscentrum De Rhederhof. Daar komt de Subaru Forrester aangereden. Het is twee minuten voor één en de Plusbus is toe aan een chauffeurswissel. Ben Meijer zit van één tot half zes achter het stuur. Hij haalt in De Rhederhof de sleutel op en pakt zijn Tom Tom uit de Subaru. In Rheden kent hij namelijk weg noch stek. Velp is dan ook zijn woonplaats, daar rijdt hij vol vertrouwen en zonder Tom Tom zijn rondjes. Sinds vier maanden is Ben vrijwillige chauffeur. Na een stressrijke carrière in de IT, moest hij eerst anderhalf jaar afkicken. Even de batterij opladen, met de focus op zijn hobby's klussen en fietsen. Toen zag hij in de lokale krant een advertentie van de Plusbus Rheden-Rozendaal. Ben solliciteerde en kon aan de slag. Hij rijdt een middag per week, soms ook nog een extra dagdeel op zaterdag.

uitgelicht

OOK IN ANDERE GEMEENTEN VERVOEREN VRIJWILLIGERS DAGELIJKS DANKBARE PASSAGIERS.

Vrijwillig begeleidend vervoer, Welcom, gemeente Montferland

Voor inwoners van de gemeente Montferland van 55 jaar of ouder, die geen gebruik kunnen maken van andere vervoersvoorzieningen, zijn er vrijwilligers die mensen met de eigen auto naar de gewenste bestemming rijden. De vrijwilligers verzorgen ieder ongeveer acht ritten per maand. Het project startte ooit vanuit de kerk en is in 2008 overgenomen door de toenmalige Stichting Welzijn Ouderen Montferland. Sindsdien is er ook meer focus op eigen kracht: kunt u het vervoer echt niet zelf regelen? Zo kunnen mensen die echt niet anders kunnen, maximaal op de vrijwilligers regelen. De kracht van het initiatief schuilt in de begeleiding tijdens de ritten en de punctualiteit.

Graag gedaan, gemeente Duiven

Dit initiatief startte ooit vanuit de Nederlands hervormde en katholieke kerk. Daar was een concrete vraag vanuit de mensen in de parochie, de wat minder bedeelden. Er was veel betrokkenheid bij het initiatief en het werd ook snel bekend via de kerk en in de buurt. Het is vervoer voor mensen zonder auto. De in totaal 33 vrijwilligers vervoeren mensen van deur tot deur en wachten tot twee uur. De vrijwilligers hebben onderling contact, doen het met liefde en rijden op tijd!

Uitje

Door ons gesprek letten we niet op de Tom Tom en missen we de Groenestraat. Geen probleem, we rijden de bocht door en zien mevrouw Smeitink al klaar staan. Ben houdt galant de deur voor haar open. Mevrouw neemt de Plusbus naar de dokterspost. Ze gebruikt de bus vaker, bijvoorbeeld om naar de bibliotheek in Dieren te gaan. In Rheden is de bibliotheek er niet meer. Ze oogt vitaal en leest blijkbaar mijn gedachten. “Ik zie er uit alsof ik niet moeilijk loop, maar ik heb dystrofie in mijn voet. Ook heb ik hartproblemen, waardoor ik me niet bovenmatig kan inspannen. Omdat mijn man ook geen auto rijdt, is de Plusbus voor mij echt een uitkomst.” Niet zo lang geleden maakte mevrouw Smeitink nog een onverwachts ritje naar Laag-Soeren. “We hadden een nieuwe chauffeur, die voorheen reed in Aalten, maar hier de weg niet kende. Hij moest ons oppikken bij een koffiecáfé, maar wist het niet te vinden. Pas nadat hij de volgende passagier had opgepikt, kreeg hij ons weer in het vizier. Maar die jongen moest met spoed naar Laag-Soeren. Zijn we met z'n allen meegereden. Ach, zo vaak komen we de deur niet meer uit, dus ik vond het wel prettig, een uitje.”

Luxe

We zijn bij de dokterspost. Mevrouw Smeitink meldt Ben dat ze een afspraak heeft om half twee, maar niet weet of de andere afspraken uitlopen. Voor Ben maakt het niet uit: er zit wat speling in zijn schema vandaag. Toch weet je nooit of je genoeg tijd hebt. “Vorige week stond ik ineens helemaal vast op de Kennedysingel. Was ik gewoon een half uur te laat.” We rijden naar een koppel op leeftijd, dat iedere dag buiten de deur eet, een luxe die ze zichzelf naar eigen zeggen kunnen permitteren. Ze hebben volgens mijnheer van het eten genoten. “Ja, je kunt wel zeggen dat we hier vaste klant zijn. De bediening weet wat we graag eten.” Ze vinden de Plusbus een uitkomst en zijn er heel tevreden over. Ze wonen mooi, in Velp Noord en zwaaien Ben vriendelijk uit. Ze hebben die ochtend al betaald, zo ziet Ben op zijn rittenlijst. Soms vergeten mensen geld mee te nemen, dat vinden Ben en zijn collega's wel lastig.

Niet vreemd

Ben vertelt over de ontwikkelingen in het vervoersveld. “Door de bezuinigingen zie je dat steeds meer partijen ons weten te vinden. Zo rijden we heel veel voor zorgboerderij De Munnikenhof. Die sponsort ook mede de bus. Door deze samenwerkingsvormen snijdt het mes aan drie kanten: de passagiers komen bij hun dagbesteding, de zorgboerderij is tevreden en de samenwerking en wij hebben vaste ritten.” Met De Rhederhof heeft de Plusbus ook een warme relatie. “Als onze bus pech heeft en er een noodgeval ontstaat, mogen we een bus van De Rhederhof gebruiken. Ook zij hebben te maken met de kortingen op vervoer en zo zijn er wel meer partijen in de gemeente waarvoor wij rijden. Ik hoor wel eens in de wandelgangen dat we wellicht een tweede bus krijgen en dat zou niet vreemd zijn.” Ben denkt dat deze initiatieven de toekomst hebben. “In deze sector kan ook wel wat gesaneerd worden. Als je ziet hoeveel busjes er hier de hele dag rondrijden... Ik denk niet dat het voor de mensen slechter wordt wanneer ze door vrijwilligers worden vervoerd, integendeel. Wij rijden vaker op tijd en doen dit voor ons plezier. Ik leer er zelf ook van.”

BURENHULP, WELZIEN BUREN

We worden afgezet in het fraaie Maurik. Vanuit Arnhem lukt het prima tot aan Tiel, maar dan laat het Openbaar vervoer je toch wat in de steek. Daar hebben meer mensen last van, gelukkig is er de Burenhulp en zijn er chauffeurs als Hans van der Wal. Hans is altijd chauffeur geweest. In de regio Tiel reed hij voor de bekende vervoerder Van Gendt en Loos zijn ritten. Nu doet hij veel voor zijn medemensen. Hij is vrijwilliger voor de Bezoekdienst in het



verzorgingshuis achter zijn woning, bezoekt mensen thuis vanuit de kerk, rijdt maaltijden rond voor Tafeltje Dekje en hij houdt zelfs een graf bij van een gevallen Britse soldaat. Hij vertelt er met veel passie over, en heeft deze op zijn kleinzoon overgedragen. Samen gaan ze in de herfstvakantie naar het Airborne Museum in Oosterbeek.

Edmonton

We rijden met hem mee, omdat hij ook nog vrijwillig chauffeur is voor de Burenhulp. Op naar het nabijgelegen Eck en Wiel, waar de familie Lohuizen woont. Het is een echtpaar met een verhaal. Als tieners gingen beiden afzonderlijk mee, vanuit Apeldoorn, met hun ouders naar Canada. Daar was meneer Lohuizen vooral bezig met weer teruggaan naar Nederland. Zijn moeder koppelde hem daarom aan mevrouw Lohuizen, het koppel werd verliefd, trouwde en bleef 51 jaar in Canada. Bloed kruipt echter waar het niet gaan kan, de ijzige winters in Edmonton en de matige oudedagsvoorzieningen deden de rest. Zowel meneer als mevrouw hebben fysieke problemen. Meneer is de 80 gepasseerd en zit feitelijk vast aan zijn rolstoel. Daar heeft

hij het niet gemakkelijk mee, want hij was zo'n man die altijd alles zelf deed. Nu rookt hij alleen nog. Dat is niet best voor hemzelf noch voor zijn vrouw, maar dat pleziertje wil en kan hij niet opgeven.

Maatje

We stappen in de Suzuki Ignis van Henk. Hans rijdt mevrouw Lohuizen naar het ziekenhuis in Tiel. Ze bespreekt daar met haar internist het effect van de medicijncocktail die ze inmiddels dagelijks tot zich neemt. Ze is blij met Hans, heeft een klik met hem. Ze is ook erg blij dat Hans op haar wacht, wanneer ze bij de internist is. Hans zelf vertelde eerder al dat zijn passagiers het prettig vinden met hem te kunnen praten over wat ze te wachten staat in het ziekenhuis en wat er besproken is. Hij is naast chauffeur ook een soort maatje. Hans' vrouw had niet gedacht dat Hans een geschikte chauffeur zou zijn. Hij zou als vrachtwagenchauffeur wat kort van stof zijn. Hans bewijst het tegendeel. Het is een gezellige rit en als Hans mevrouw op correcte wijze in een rolstoel heeft geholpen, rijden ze ontspannen het ziekenhuis in.



tips van de chauffeurs en passagiers

GEMEENTEN

- Gemeenten mogen best iets vinden van de vrijwilligersorganisaties, zeker als er een subsidierelatie is.
- Zet je in voor verruiming van de regel dat vrijwilligers 1.500 euro per jaar belastingvrij mogen bijverdienen. Vrijwilligers zetten zich graag in, maar willen niet de eigen benzine zelf betalen.

VRIJWILLIGERSORGANISATIES

- Het is belangrijk dat er duidelijke kaders en regels zijn. Wie wil je als chauffeurs? Wie neem je wel of niet mee? Wat kost een rit?
- Zorg voor een gemotiveerde groep vrijwilligers. Die niet meewerkt om iets bij te verdienen.
- Zoek samenwerking met een zorgorganisatie voor noodgevallen, wanneer een bus stil komt te staan of naar de garage is voor onderhoud.
- Wees je bewust van het feit dat passagiers, naast een chauffeur, ook een maatje wensen.

PROFESSIONELE ORGANISATIES

- Zoek de samenwerking op, het mes snijdt vaak aan allerlei kanten: passagiers komen bij hun dagbesteding, de zorgorganisatie is tevreden en het biedt het vrijwilligersaanbod continuïteit.

Tips ophalen bij twee 20-plussers

SCHATTEN VOL ERVARING

De vrijwillige vervoersinitiatieven schieten momenteel de grond uit als Wok-restaurants in het vorige decennium. Maar onze provincie kent ook een aantal 'schatten vol ervaring'. Organisaties waar vrijwilligers al 20 jaar of langer aan de weg timmeren met allerhande voertuigen. We bezochten er twee. Want wie kunnen nou beter vertellen over de do's en dont's van het zelforganiserend vervoer?

De eerste halte is Elburg, waar we, hoe toepasselijk, op de koffie gaan bij Stichting Wiel. Hier is het hoofdkwartier van Memovo (Meer Mobiliteit Voor Ouderen) gezeteld. Daar komen de telefoontjes binnen van de leden van Memovo, allen 55-plussers of mensen met een beperking, die met één van de drie busjes willen meerijden. De ruim 40 vrijwillige chauffeurs en ongeveer tien telefooncentralemedewerkers en planners worden 3 uur per week ondersteund door Marjon van Rooij van Wiel. In de koffiekamer aangekomen, blijken we geluk te hebben. Daar zitten twee vrijwilligers die al sinds de jaren '80 bij Memovo zijn betrokken. Nel van Ofwegen is lid van het eerste uur. "Toen hadden we één geel Toyota-busje, waar één rolstoel en maximaal vier passagiers in gingen. Mensen werden door twee vrijwilligers vanuit de rolstoel met pijn en moeite in de bus getild. Een lift was er niet, een zelfgemaakte plankconstructie wel. Een chauffeur die in de huidige tijd zo met de passagiers zou omgaan, zou direct ontslagen worden!"

Krabben

Corrie Kalksma is ook al ruim 20 jaar vrijwilliger. Ze geniet er nog steeds van. "Het is gewoon erg gezellig. In de beginjaren zat je van 9 tot 9 op de bus, als chauffeur en als rijder. Toen stond de bus buiten, op een afgelegen gemeentelijke parkeerplaats. Mijn man reed achter mij aan als ik 's-avonds de bus moest wegzetten. Ook moesten we in de winter iedere ochtend minutenlang krabben. We wilden zelf met onze twaalf vrijwilligers een garage bouwen, maar de wethouder verzette zich ertegen. Wat ben ik kwaad op hem geweest, daar herkent hij me nu nog van." Memovo ontstond vanuit de ouderenraad. Volgens Marjon van Rooij was er juist in Elburg plaats voor. "Er reed toen niets, geen Buurtbus en hier is geen treinstation. Je was volledig aangewezen op je eigen gezondheid, familie en vrienden om je te verplaatsen. Midden jaren '80 was zelfstandigheid bovendien een hot item. Daar sloot Memovo naadloos bij aan."

Drie bussen

Inmiddels is het ene gele Toyota-busje al een aantal keren vervangen. Momenteel rijden er drie bussen, de laatste is geheel door de Stichting zelf bijeen gebracht via collectes en andere acties. Ook verzorgt Memovo het vervoer naar de



dagverzorging. Nel houdt goed in de gaten dat dit niet wringt met de belangen van de leden. "In de loop van de tijd zijn we steeds weer iets groter gegroeid. We moeten die ontwikkeling goed in de gaten houden. Daarom is het ook goed dat we wat ondersteuning van Wiel krijgen." Marjon probeert met haar ondersteuning vooral aanvullend te zijn. Soms moet ze wat meer sturen. "Ik merk nu dat de gemeente, door de AWBZ-bezuinigingen op de ritprijzen, Memovo voor meer burgers wil laten rijden. Dan groeit de organisatie dus. Als zo'n wens er is, prima, maar we groeien graag in kleine stapjes. Het is belangrijk dat het van de vrijwilligers blijft en die moeten in hun eigen organisatie wel de weg kunnen blijven vinden." Corrie heeft meer tips. "Boek als gemeente een vrijwilligersinitiatief niet in als bezuiniging. Laat het vooral bij de vrijwilligers en ga het niet zelf initiëren. Dan werkt het uiteindelijk niet. Wij zijn geen werknemers, maar doen dit uit bevoegenheid, koester dat. Bij Memovo is nog nooit een vrijwilliger weggelopen. We willen dit werk doen, omdat we genieten van de omgang met de ouderen, met wie we soms bewust omrijden, voor de gezelligheid. We zien wat het voor ze betekent." Meer tips uit Elburg staan in het kader!

VRIJWILLIGE HULPDIENST IN VOORST

"Ik maakte de rittenlijsten nog op een typemachine"
Ook in de gemeente Voorst wacht een schat vol ervaring. Daar ontstond uit de Vrouwenraad begin jaren '80 de stichting Vrijwillige hulpdienst. Toen de eisen vanuit de gemeente te gortig werden, vond de stichting de tijd rijp om haar activiteiten onder te brengen bij de lokale welzijnsorganisatie Mens en welzijn. Het contact tussen de



‘oudgedienden’ en de welzijnsorganisatie is altijd gebleven, zo blijkt wanneer we contact zoeken met beroepskracht Corry Kalker. Ze stuurt ons direct door naar ‘iemand die er veel meer over kan vertellen, vrijwilliger van het eerste uur mevrouw Lien Unk. En zo begeleidt het nazomerzonnetje ons richting de gemeente Voorst en het dorp Terwolde. In haar prachtige verbouwde boerderij neemt Lien Unk ons terug in de tijd. “In Voorts ontstond in de jaren ’70 de Vrouwenraad. Ieder dorp in de gemeente was in die raad vertegenwoordigd. Die signaleerde vraagstukken die zich in de gemeente voordeden, met als doel ze op de politieke agenda te krijgen. Want de politiek was in die tijd echt nog een manning. De Vrouwenraad was een stille, corrigerende kracht. Toen de animo voor de Vrouwenraad stagneerde, ontstond uiteindelijk de stichting Vrijwillige hulpdienst Voorst. Deze stichting zette de activiteiten van voort.”

Keuringsdienst van waren

Lien vertelt over de start van haar vrijwilligerscarrière. “In 1983 begon ik als vrijwilliger bij de Vrijwillige hulpdienst in Voorst. Na de dood van mijn schoonmoeder, was ik voor mijn Schoonvader op zoek gegaan naar een bedrijf of organisatie die hem warme maaltijden kon leveren. Zo kwam ik uit bij Tafeltje dekje. Daar vroeg Will Bannink, de oprichter van de stichting, mij of ik vrijwilliger wou worden. Dat betekende tien maaltijden in de auto en deze zo snel mogelijk bezorgen, voordat het eten koud was. Die maaltijden werden in het bejaardentehuis gewoon extra gekocht. Daar verdiende het tehuis wat aan en mensen hadden een verse, warme maaltijd en een bezorger met wie ze een praatje konden maken. Op een gegeven moment mocht dit niet meer van de Keuringsdienst van waren. Nu krijgen mensen twee keer per week voor een aantal dagen koelversmaaltijden...” Het is een terugkerend thema in het gesprek, het ingrijpen van overheidswege, bijvoorbeeld door allerlei kwaliteits-eisen te stellen, dat averechts werkt.

Tipp-Ex

Na verloop van tijd werd Lien bestuurslid en van lieverlee werd ze, toen de vacature in 1992 ontstond, coördinator van het vrijwillige personenvervoer. “Dat ontstond gewoon zo. Tijdens een bestuursvergadering zei ik: “Dat ga ik wel doen”. Dat vervoer bestond ook al sinds de jaren ’80. Het was de Vrouwenraad opgevallen dat steeds meer mensen werkten en niet altijd meer paraat konden staan voor hun ouders om ze bijvoorbeeld naar het ziekenhuis te rijden. En vanuit onze gemeente moet je dan naar Apeldoorn, Zutphen of Deventer. Zo ontstond het vrijwillige personenvervoer. Toen ik coördinator werd, waren er ongeveer vijftien vrijwillige chauffeurs, die met hun eigen auto de mensen reden. Mensen belden me op en ik keek wie er beschikbaar was, zo simpel was het. Zonder regels, procedures en eisen. De beschikbaarheid en contactgegevens van de chauffeurs had ik op een ouderwetse typemachine uitgewerkt. Als er iets veranderde of wanneer ik een typefout maakte, verbeterde ik dat nog met Tipp-Ex. Nu gaat dat natuurlijk allemaal digitaal.

Koesteren

Op een gegeven moment liep het aantal ritten terug, omdat de overheid bepaalde dat mensen recht hadden op professioneel taxivervoer. Lien heeft er wel een mening over. “Dat was vast handig in veel gemeenten, maar hier eigenlijk niet nodig; we regelden het zelf al. Bovendien hadden de mensen in onze chauffeurs ook een maatje uit de eigen buurt, dat veel meer deed dan alleen gas geven en sturen. Zelf was ik ook chauffeur en ik wachtte bijvoorbeeld bij het ziekenhuis tot na een behandeling of dronk nog een kop koffie met iemand. Met het professionele taxivervoer viel dat weg.” De tijden zijn veranderd. In de door de overheid zo gewenste Participatiemaatschappij, kunnen vrijwilligers senioren, zonder veel poespas, wellicht weer verblijden met een verse warme maaltijd. En zal de overheid zich twee keer bedenken voor ze professionals een dienst die goed draait, laat overnemen van vrijwilligers. Lien hoopt dat de overheid haar lessen heeft geleerd. “Vrijwilligersinitiatieven moet je koesteren. Als er nooit een oudere ziek wordt van een warme maaltijd en die maaltijd liever heeft dan en magnetronmaaltijd, dan moet je dat zo laten. Bovendien doen vrijwilligers hun werk uit betrokkenheid. Nu kun je voor een rit van 9 tot 12 ’s ochtends bellen, toen ik de dienst coördineerde was ik van 8 uur ’s ochtends tot 10 uur ’s avonds bereikbaar. Daarnaast doe we het als vrijwilligers niet alleen maar voor de mensen, we halen er zelf ook nog eens veel voldoening en plezier uit. Dat is het verschil.”



Schatgraven

ALLE TIPS OP EEN RIJ

- Als het gewent is groter te groeien, doe het in kleine stapjes en verlies de vrijwilligers niet.
- Eer de vrijwilligers!
- Zet in op zelforganiserend vervoer! De chauffeurs rijden op tijd, zijn dienstbaar aan de passagiers, signaleren en verwijzen, zijn ook buiten ‘werk’ tijden bevlogen en zijn of worden bekenden van de passagiers.
- Zet in op zelforganiserend vervoer als er behoefte aan is. Kijk in deze tijden eerst naar hoe mensen zich redden, voordat je zelf als gemeente, een behoefte gaat creëren.
- Zet in op zelforganiserend vervoer, maar laat het initiatief bij vrijwilligers of vrijwilligersondersteuners.
- Bied de ondersteuning die nodig is, niet meer en niet minder, en doe dat met toestemming.
- Bied ondersteuning die aanvullend is op wat de vrijwilligers allemaal kunnen en willen.
- Zoek als vrijwilligersorganisatie aansluiting bij een professionele club, voor de dingen die je niet zelf kunt.
- Werk aan saamhorigheid bijvoorbeeld via periodieke bijeenkomsten of intervisie.
- Voor de vrijwilliger in een gemeente waar nog geen initiatief is: begin klein, maar begin vooral! Zoek een beperkt aantal gelijkgestemden en ga aan de slag!



BEWEGING IN DE TOEKOMST!

MOBIEL ANDERSLAND LAAT VEEL BESTAANDE ZELFORGANISERENDE VERVOERSINITIATIEVEN ZIEN. MAAR WAT GEBEURT ER ALS DRIE BEWEZEN ONDERNEMENDE FRISDENKERS MET EEN WARM KLOPPEND HART VOOR MAATSCHAPPELIJKE VRAAGSTUKKEN, ANDERHALF UUR IN ÉÉN RUIMTE AAN HET BRAINSTORMEN SLAAN? EN ENIGSZINS GESTRUCTUREERD NADENKEN OVER WELKE VERVOERSINITIATIEVEN ER OKTOBER 2015 ZIJN? DAN KRIJG JE 'BEWEGING IN DE TOEKOMST': VIER KRANTENBERICHTEN UIT 2015. WANNEER PIZZAKOERIERS OVERDAG WELLICHT SENIOREN VERVOEREN...



“Voorheen reden we maar ergens heen”

Rijschoolhouder Jamil Areg is een tevreden mens. Sinds hij begin 2015 besloot zijn les-wagens en leerlingen gericht te laten rijden, om zo senioren en mensen met een beperking te kunnen vervoeren, beleeft hij meer plezier aan zijn werk. “Niet alleen ikzelf, maar ook mijn vier instructeurs zien wat er in de auto ontstaat tussen onze leerlingen en de passagiers die meerijden. We ervaren geen generatiekloof, eerder het tegenovergestelde, omdat ze elkaar van alles te vertellen hebben. Laatst legde een leerling uit hoe SeeFeelHear (opvolger van Facebook, red.) werkte. Andersom wist de leerling niet wat hij hoorde, toen de senior vertelde over wat ze allemaal had meegemaakt in haar leven. Een grammofoon met 78-toeren platen bijvoorbeeld. Daar

kon de leerling zich weer niets bij voorstellen.” Veel belangrijker vindt Areg het dat hij nu niet alleen in zijn levensonderhoud kan voorzien, maar tegelijkertijd veel senioren met mobiliteitsproblemen kan helpen. “Het was eigenlijk ook gekkenwerk. We reden voorheen maar ergens heen met onze leerlingen. Nu bellen senioren naar onze rijschool en via een App, die een bevriende ondernemer heeft ontwikkeld, zien onze instructeurs wie we wanneer kunnen oppikken. Omdat we een lokale rijschool zijn, gaat dit nooit mis.” Areg dingt mee naar de prijs van meest innovatie maatschappelijk ondernemer van 2015. “Maar daar is het me niet om te doen. De blijdschap van de passagiers en de goede reacties in de buurt, dat is me veel meer waard.”

.....
IEDEREEN WIL ERBIJ HOREN IN ELDERVELD

We're poor, but we're sexy!

Het is niet de beste wijk van Arnhem, Elderveld. Waar klassieke Vogelaarwijken als Presikhaaf en Klarendal de ene na de andere facelift hebben gekregen, leek de aftakeling in Elderveld gestaag door te zetten. Totdat het vervoersinitiatief ‘Ja, naStuurlijk!’ de wijk in zijn greep kreeg en de glimlach weer terug lijkt op straat. Projectleider Tiny Kleinkamp weet waarom. “Het is zoals de voormalige burgemeester van Berlijn het een paar jaar geleden zei: “We're poor, but we're sexy!”. Daarmee bedoelde hij: we zijn arm, maar iedereen wil hier zijn en deel uitmaken van wat hier gebeurt. Zo is het in Elderveld ook en ‘Ja naStuurlijk’ speelt daar een belangrijke rol bij.”

GEKKE EVENEMENTEN

Kleinkamp legt de kern van ‘Ja naStuurlijk’ uit. “Het project draait om een uitruil van diensten tussen mobiele en niet-mobiele wijkbewoners. Voorheen reden er Plusbussen, maar daarbij waren de passagiers de afhankelijksten. Niemand wil afhankelijk zijn,

je wilt regie ervaren, liever niet hulp-behoevend zijn. Daarom is er een spannende datingsite, waar passagiers kunnen aangeven wat ze van een chauffeur verwachten en zelf te bieden hebben. Passagiers vinken aan of ze direct van A naar B willen, of graag een stukje omrijden en zelfs hoe lang dat dan mag duren. En ze vertellen wat ze te bieden hebben. Denk aan koken, kleding maken of aanpassen en oppassen. Senioren die minder computervaardig zijn, kunnen ook gewoon bellen: telefonistes genoeg! Wij zorgen als projectleiding voor leuke, stimulerende, sexy PR en organiseren gekke evenementen in de wijk, die bijdragen aan het imago van het project.” Kleinkamp is een trots man. “Het project is een community builder van jewelste gebleken. Het aantal matches is onvoorstelbaar en op de site lees je terug welke mooie vriendschappen er inmiddels zijn ontstaan. Het laat maar zien dat niemand afhankelijk hoeft te zijn en iedereen graag wat voor een ander doet. We genieten met z'n allen van het succes.”

DENKKRACHT



Sylvia Vlaardingebroek

Teamleider Transities jeugdzorg en onderwijs bij adviesorganisatie Spectrum partner met elan, dat gemeenten en maatschappelijke organisaties uitdaagt, ondersteunt en begeleidt. Het merk ‘Andersland’ is aan haar keukentafel geboren. Daarnaast is Sylvia cartoonist, zie voor een cartoon van haar hand bijvoorbeeld pagina 4 van dit magazine.



Ellen Oomen

Begon tien jaar geleden vanuit een Pipowagen haar zorgboerderij. Inmiddels is Hoeve Klein Mariëndaal een fenomeen in Arnhem. Als zorgboerderij, theeschenkerij, biologische groentewinkel, vergader- en feestlocatie en, gewoon, voor een zondagmiddagborrel met het gezin. Ellen start binnenkort met een nieuwe uitdaging, als fondsenwerver voor een goed doel.



Dennis Nolte

Motor achter Het Spoor van Vernieuwing, een initiatief van een groep ongeduldige sociaal ondernemers, die droomt van een samenleving die vanuit zichzelf ontwikkelt, groeit en bloeit. Waarin initiatief voor nieuw beleid uit bewoners komt, die verantwoordelijkheid voor hun dromen willen en durven nemen. Daarnaast is hij creatief procesbegeleider en blik-opener.

“Die auto’s stonden daar maar te niksien”

De Nieuwe Bank doet haar naam als echte maatschappelijk bewuste ondernemer weer eer aan. Deze keer met het project ‘CarSharing, part 2’. Waar De Nieuwe Bank eerst haar medewerkers de elektrische bolides al met elkaar liet delen, gaat het nu nog een stap verder. Medewerkers parkeren hun auto voortaan in vakken, waarop duidelijk te zien is hoelang een auto niet gebruikt gaat worden. Op iedere parkeerplaats van De Nieuwe Bank is een kantoortje geplaatst, van waaruit

vrijwilligers met de auto’s die lang genoeg niet gebruikt worden, mensen vervoeren. Die bellen en de vrijwilligers plannen en rijden. Het klinkt zo simpel, maar hoe werkt het in de praktijk? We gingen eens in Barneveld kijken, bij vrijwillig planner Tamara van Vliet.

VIER UUR NIET GEBRUIKT
“Het is zo simpel en tegelijkertijd zo briljant. Die auto’s stonden hier maar te niksien en nu levert het veel mensen

van alles op. De passagiers, allemaal mensen die anders niet veel uit huis komen, maar ook de vrijwillige chauffeurs en planners.” Tamara laat ons een vak zien. Daar staat een Toyota Prius onder een bordje dat aangeeft dat de auto nog zeker vier uur niet wordt gebruikt. “Daar kunnen we dan mee gaan rijden. Ik plan dan de ritten en chauffeurs, zoals Gerrie daar, gaan lekker rijden.” Tamara is zelf kort geleden haar baan als administratieve kracht kwijtgeraakt en ziet haar vrijwilligerswerk als ideale overbrugging naar een nieuwe baan. “Bij ons zijn de planners allemaal administratieve krachten die aan het einde van de economische crisis toch nog hun baan verloren. Het overkwam mij helaas ook. Doordat ik hier drie dagen per week als planner actief ben, blijf ik meedoen en kan ik bijdragen aan het geluk van anderen. Daarnaast is het reuze gezellig met de bankmedewerkers en de vrijwillige chauffeurs, voornamelijk gepensioneerde mannen.”

MAATSCHAPPELIJKE STAGE MONDT UIT IN HECHTE VRIENDSCHAP

Mevrouw Sombermans en de strijdvaardige scooter

Zomaar een donderdag in de Achterhoek. Na schooltijd snort Elise met haar scooter de weg op. Ze gaat mevrouw Vierhouten ophalen. Samen met mevrouw Vierhouten vulde ze de 30 uur Maatschappelijke stage in, die ze van haar school moest vervullen. Ze besloot mevrouw Vierhouten te gaan vervoeren, eigenlijk uit gemakzucht.

Wat kon daar nu moeilijk aan zijn? Je kreeg er ook nog eens 30 cent per kilometer voor, dus zo kon ze er ook nog iets aan verdienen. Maar mevrouw

Vierhouten bleek heel wat mee te torsen op haar frêle schouderjes. En Elise raakte gefascineerd door het leven van mevrouw. Na twee ritten was het ijs tussen de twee gebroken en ontstond er een even curieuze als innige vriendschap. Elise vertelt haar verhaal, dat ze zelf “Mevrouw Sombermans en de strijdvaardige scooter” heeft genoemd. “Toen ik haar voor het eerst ging ophalen, om boodschappen te gaan doen, wilde ze niet naar buiten komen. Ik wist niet goed hoe ik daarmee om moest gaan en vroeg mevrouw of ik binnen thee voor

haar kon zetten. Dat mocht wel. Na een eerste zwijgzaam kopje, begon ze te praten. Ze had haar man net verloren, haar dochters woonden ver weg en ze had zelf nooit een rijbewijs gehaald. Ze voelde zich eenzaam, met haar verdriet en zonder aanspraak.”

DAMES

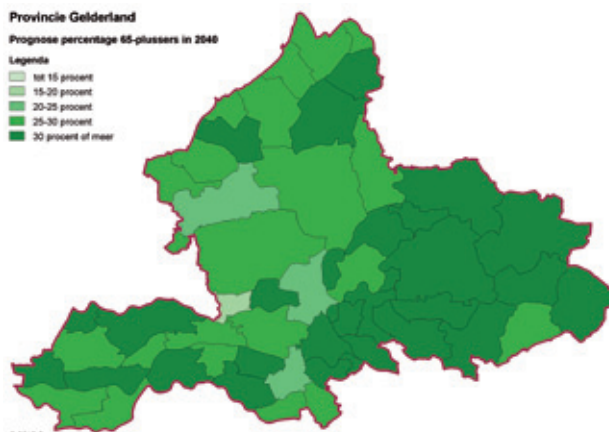
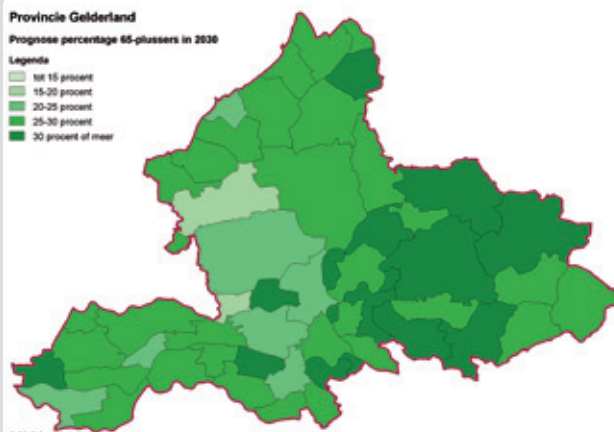
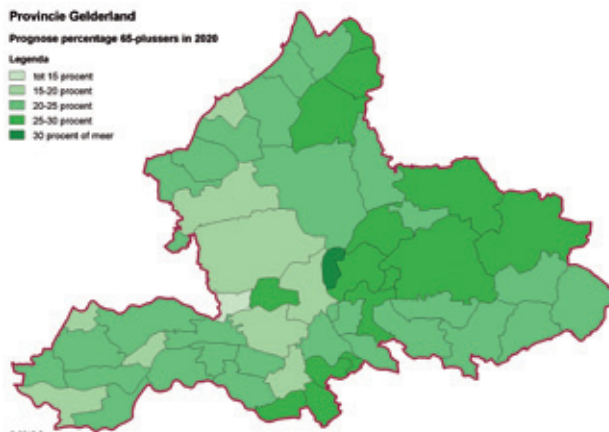
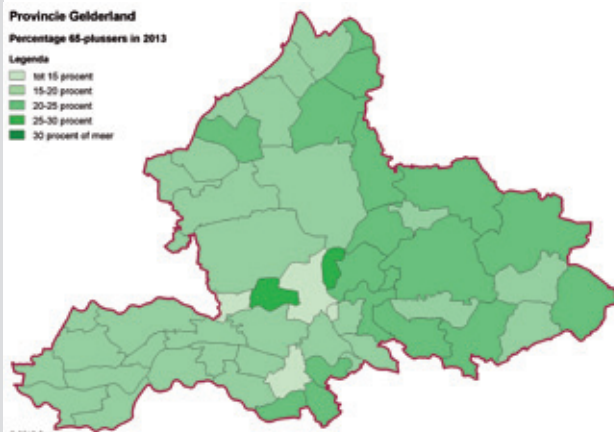
Elise praat graag en beschouwt zichzelf als een zonnestraaltje. “Dat effect heb ik vaak op mensen. Ook mevrouw Vierhouten bleek snel op haar gemak. We gingen die eerste middag nog boodschappen doen en eigenlijk vloegen die 30 uur Maatschappelijke stage om. Ook daarna bleef ik haar bezoeken, al gaan we nu niet altijd de deur meer uit. We leren veel van elkaar. Ik houd haar op de hoogte van wat er allemaal speelt in de wereld en help haar op de computer, zij heeft me laatst nog leren haken. Geweldig!” Elise is erg blij met haar ongebruikelijke Maatschappelijke stage. “Dit was een experiment, maar ik raad iedere jongere met een scooter aan deze stage te kiezen. Ik denk niet dat je meer kunt leren dan van de levenservaring van mensen als mevrouw Vierhouten.”



“Ik raad iedere jongere met een scooter aan deze stage te kiezen”

DE 65-PLUSSERS VAN MORGEN

MOMENTEEL VERVOEREN VRIJWILLIGE VERVOERSINITIATIEVEN VOORAL SENIOREN. DAN IS HET INTERESSANT TE WETEN HOE HET AANDEEL 65-PLUSSERS IN DE GELDERSE GEMEENTEN ZICH DE KOMENDE TIJD ONTWIKKELT.



ACTUELE DISCUSSIE OP LINKEDIN GROEP AWBZ-VERVOER NAAR WMO

Ondertussen op het net...

We zijn bij een gemeente bezig om door het combineren van Wmo, AWBZ en ZvW en LLV vervoer meer efficiëntie te bereiken.

Wat zijn je bevindingen tot nu? Heb je al enig zicht op welk punt het meeste efficiëntie te halen valt? En kijken jullie alvast vooruit naar de overgang van extramurale AWBZ naar gemeenten? Ben erg benieuwd.

Mag ik vragen welke gemeente? Mogelijk is een project in samenwerking met de provincie interessant voor deze gemeente.

Onze gemeente heeft samen met een buurgemeente gekeken naar al het doelgroepenvervoer in de gemeente.

We zijn eigenlijk tot de conclusie gekomen dat door lopende contracten (leerlingenvervoer en Wmo-vervoer) het lastig is om combi's te maken. Maar in de toekomst gaan we dat zeker wel doen.

Hebben jullie gekeken naar combineren in de vorm van meerdere doelgroepen in dezelfde voertuigen, naar combineren in de vorm van backoffice/administratie, of naar beiden? Goede combinatie-voorbeelden die in de praktijk zijn geslaagd zijn voorlopig vooral op het gebied van backoffice/administratie. Als het een administratieverlichting bij de vervoerder inhoudt, hoeft een lopend contract geen struikelblok te zijn.

VOOR HET 'ONDERHOUD' VAN DE ORGANISATIE

Koershouders

ALS VRIJWILLIG VERVOERSINITIATIEF WILT U NATUURLIJK WEL KOERS BLIJVEN HOUDEN. KOERSVAST U BLIJVEN INZETTEN VOOR UW PASSAGIERS. WELLICHT HOORT DAAR AF EN TOE OOK WAT 'ONDERHOUD' BIJ.

SAMENWERKEN IS OOK EEN KUNST Een workshop waarin u de mogelijkheid krijgt om aan te geven wat voor u belangrijk is als het gaat om samenwerking. Aan de hand van diverse visualisaties wordt het thema en vooral ieders idee daarover letterlijk 'in kaart' gebracht. U maakt een kunstwerk waarin u aangeeft wat u wilt bijdragen, waar aandacht voor moet zijn en wat nog niet goed geregeld is. U gaat naar huis met een persoonlijk kunstwerk waarin u uitdrukking geeft aan uw kijk op samenwerking.

TEAMBUILDING Tijdens deze training kunt u samen met uw team werken aan het onderhoud en de verbetering van uw 'teamspirit'. Uitgangspunt daarbij is dat de kwaliteiten van individuele teamleden (her)ontdekt worden om die in de toekomst ten volle te kunnen benutten. In deze training staan onderdelen centraal als het geven en krijgen van feedback, communicatievaardigheden, het omgaan met conflicten en het opstellen van een actieplan voor het

team. Het kweken van een goede sfeer staat voorop, bovendien leert u anders tegen uw collega's aan te kijken.

WERVEN EN BEHOUDEN VAN VRIJWILLIGERS

Vrijwilligers als Jan Ekkel (op de foto achter het stuur) zijn goud waard voor iedere organisatie. Maar hoe komt u aan vrijwilligers? En wat moet u doen om ze te houden? U leert in deze workshop te kijken naar het gedrag en de vragen van moderne vrijwilligers en naar de mogelijkheden om daar op in te spelen. Aan de hand van een checklist kunt u nagaan of uw organisatie aantrekkelijk is voor vrijwilligers. U krijgt voorbeelden uit de praktijk en informatie over het maken van een wervingsplan en mogelijke andere invalshoeken. Bovendien ontvangt u tips over hoe u een dergelijk plan met weinig middelen en met eventueel fondsen en sponsors kunt realiseren.

Meer trainingen staan op www.spectrumelan.nl. Of mail met Marjan Wellink, adviseur trainingen & conferenties, m.wellink@spectrumelan.nl.

MEEDOEN

MEE is een organisatie gericht op mensen met een beperking. Voor deze groep heeft het weerbaarheids- en sociale vaardigheidstrainingen die kunnen helpen bij het zelfstandig met het OV of vervoer op maat reizen.

Kijk voor meer informatie op de landelijke website van MEE, waar u kunt doorklikken naar regionale vestigingen en hun aanbod. www.mee.nl





de achterkant
**“HEERLIJK OM
BUITEN TE ZIJN!”**

Mevrouw Cocural is 91 jaar oud. Ze rijdt vandaag voor de tweede keer mee met de Twincat. Meneer den Arend is haar chauffeur. Mevrouw houdt van de buitenlucht en van de prachtige bomen in de buurt. Meneer werkte in de zorg en is nu met veel plezier vrijwilliger bij De Oude Plataan.

Hij heeft zijn TwinCat-certificaat behaald, waardoor hij mevrouw met maximaal 10 kilometer per uur door Oud-Dieren mag rijden. Naar het veer, het park en door pittoreske straatjes. Als

je niet teveel berg op hoeft, kun je vier a vijf uur rijden met een TwinCat. Lenie Quint is als bestuurslid taakveld 2 vrijwilliger bij het Rode Kruis. Ze lacht als ze vertelt dat ze geen rode cent krijgt en nu meer werk heeft dan ooit. Volgens Lenie is het rijden met TwinCats inmiddels een echte hype. Dat was wel anders toen het Rode Kruis ze een aantal jaren geleden schonk aan tien verzorgingshuizen. Toen moesten mensen met plakken cake naar de duo-scootmobielen worden gelokt. Ze vindt de Twincat bij uitstek een middel om mensen weer letterlijk in de maatschappij terug te brengen. Lenie vertelt over een termi-

nale patiënt die een half jaar niet buiten was geweest, voordat ze met de TwinCat mee kon. Zo heeft ze in de laatste fase van haar leven nog echt kunnen genieten. Inmiddels hebben steeds meer verzorgingshuizen een TwinCat rondrijden. Mevrouw Cocural vertelt dat er iemand bij De Oude Plataan een lijst bijhoudt. Je krijgt dan te horen wanneer het jouw beurt is. Ze vindt het heerlijk, lekker langs de IJssel. Niet in een busje of een auto, maar de buitenlucht opsnuiven en onderweg gezellig praten. Meneer de Haan geniet dubbel: van de rit en van de dankbaarheid van zijn passagier.