

Beleidsplan

Buurtvervoer Midden-Drenthe

Gemakkelijk van deur tot deur!

Vastgesteld op 21 juni 2023

Inhoudsopgave

- 1. Aanleiding**
- 2. Missie**
- 3. Doelstelling**
- 4. Vorming nieuwe stichting**
- 5. Pilotfase van drie jaar**
 - a. 5.1. Raming van lasten en baten voor pilotfase 2023 t/m 2025
 - b. 5.2. Vervolg van het project na de pilotfase
- 6. Planning en fasering**
- 7. Fondsenwerving**
- 8. Organisatie**
- 9. Vrijwilligersbeleid**
- 10. Integriteitsbeleid**

Bijlage:

1. Structuur organisatie

1 Aanleiding

Om deel te kunnen nemen aan de samenleving is het van belang je te kunnen vervoeren: voor sociale contacten, voor de boodschappen, voor medische zorg en andere voorzieningen. Veel mensen zijn niet in staat zich zelfstandig te vervoeren door b.v. fysieke beperkingen. Vaak zijn dat ouderen, maar niet altijd. Openbaar vervoer biedt, zeker in een plattelandsgemeente, meestal geen oplossing. In de gemeente Midden-Drenthe springen vrijwilligers in dat gat, met als doel een bijdrage te leveren aan het bestrijden van eenzaamheid en sociaal isolement.

De initiatiefnemers van Buurtvervoer Midden-Drenthe maken zich zorgen over de toenemende eenzaamheid en sociaal isolement in onze samenleving. Meer dan een miljoen Nederlanders voelt zich eenzaam. Nog eens 1 op de 3 Nederlanders voelt zich soms eenzaam. Eenzaamheid komt het meest voor onder ouderen. Daarbij spelen het overlijden van de partner of andere leeftijdsgenoten, beperkte mobiliteit of minder goed fysiek, cognitief en sensorisch functioneren een belangrijke rol. In de gemeente Midden-Drenthe leveren ook de gemiddeld lage opleiding en inkomens én de gemiddeld grote fysieke afstanden een belangrijke bijdrage aan het bestaan van eenzaamheid.

Door de jaren heen zijn er in de gemeente verschillende vormen van aanvullend vervoer door vrijwilligers ontstaan.

- De Stichting Welzijnswerk Midden-Drenthe exploiteert drie **Plusbussen**. De Plusbus is bestemd voor mensen die zelf niet mobiel zijn. De Plusbussen hebben standplaatsen in Smilde, Beilen en Westerbork.
- De Stichting Vrienden van Spectrum in Beilen exploiteerde (tot 2020) de **Spectrumbus**. De (elektrische) Spectrumbus vervoert minder validen, zowel individueel als in groepsverband binnen Beilen en de naaste omgeving.
- De gemeente Midden-Drenthe faciliteert **ANWB-AutoMaatje**. Met deze service vervoeren vrijwilligers met hun eigen auto mensen die minder mobiel zijn.
- De Stichting Derkshoes Zorg en Dienstverlening in Westerbork exploiteert **de Derkshoesbus** waarmee cliënten/huurders vervoerd worden naar de dagbesteding of andere activiteiten van het Derkshoes.

Deze vormen van vervoer hebben met elkaar gemeen dat ze gericht zijn op min of meer dezelfde doelgroep, werken met vrijwilligers en ieder hun eigen systeem van informatievoorziening, aanmelding en planning hanteren. Dit alles is voor de doelgroep erg onduidelijk en daardoor is het gebruik van de voorzieningen minder toegankelijk. Gevolg is dat de capaciteit van bussen en vrijwilligers niet optimaal wordt gebruikt. Bij de doelgroep bestaat een grote latente vraag naar dit type vervoer.

2 Missie

De stichting Buurtvervoer Midden-Drenthe wil een bijdrage leveren aan het terugdringen van eenzaamheid en sociaal isolement door het bestaande netwerk van laagdrempelig en betaalbaar vervoer door vrijwilligers op een effectievere en efficiënte manier beschikbaar te stellen en uit te breiden, voor mensen die zelf niet in hun vervoersbehoefte kunnen voorzien. Buurtvervoer Midden-Drenthe is

daarmee een aanvulling op het bestaande openbaar vervoer en beschikbare mantelzorg.

Daarbij hoort niet alleen vervoer van A naar B, maar ook gezamenlijk vervoer van groepen naar evenementen of voor een rondrit door het dorp of de omgeving. Ook dat vervult een belangrijke sociale functie.

3 Doelstelling en resultaten

Het project Buurtvervoer Midden-Drenthe heeft als doel om eenzaamheid en sociaal isolement van bewoners terug te dringen en inwoners met een sociale en/of fysieke beperking de mogelijkheid te bieden om gebruik te maken van integraal buurtvervoer van deur tot deur binnen de gemeentegrenzen en in de omliggende regio. We doen dit door bestaande initiatieven te bundelen om zo een krachtig aanbod, dat duurzaam en flexibel is, aan te bieden, leidend tot een efficiëntere inzet van menskracht en middelen.

Het buurtvervoer is een aanvulling op het openbaar vervoer maar is zelf uitdrukkelijk géén openbaar vervoer en ook géén taxibedrijf. Het is een initiatief dat gerund wordt door vrijwilligers.

Dit project is een mooi voorbeeld van vrijwilligersparticipatie voor inwoners, zoals bedoeld in de programmadoelstelling Sociaal Domein 2021 van de gemeente.

"Wij willen alle inwoners met een beperking faciliteren om ondanks deze beperking zoveel mogelijk deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk verkeer. Daarbij wordt uitgegaan van in eerste instantie eigen kracht, daarna gemeenschapskracht, dan collectieve voorziening en als sluitstuk de individuele voorziening." ([Programma 2021- Sociaal domein- taakveld 'Samenkracht en burgerparticipatie'](#))

Het project geeft vervolgens uitvoering aan het gemeentelijk voornemen om: *"...alle vervoersvoorzieningen in onze gemeente in beeld te brengen om van daaruit te werken naar een integraal aanbod."* ([Programma 2021- Sociaal domein- taakveld Maatwerkvoorzieningen \(WMO\)](#)).

Buurtvervoer Midden-Drenthe heeft ook de ambitie een bijdrage te leveren aan duurzaamheid van onze samenleving door reductie van de CO2-uitstoot. Het streven is om de komende jaren geleidelijk aan de huidige dieselbussen te vervangen door elektrische bussen.

De bedoeling is dat het buurtvervoer minimaal van maandag tot en met vrijdag beschikbaar is voor de inwoners van de gemeente Midden-Drenthe, die tot de doelgroep behoren. In de weekenden kan in overleg gebruik gemaakt worden van buurtvervoer voor speciale gelegenheden, zoals vervoer naar een plaatselijke landbouwtentoonstelling of de intocht van Sinterklaas. Alles rondom het buurtvervoer wordt georganiseerd door vrijwilligers, aangestuurd door een (betaalde) coördinator en planners.

Met de Spectrumbus en de drie Plusbussen werden voor de coronacrisis in totaal zo'n 5.000 retourritten per jaar gemaakt met meerdere passagiers per rit. De verwachting is dat dit aantal in de komende jaren aanzienlijk zal gaan stijgen en

dat het initiatief van ANWB-AutoMaatje beter en breder bekend gaat worden en (meer) gebruikt gaat worden.

4 Vorming nieuwe stichting

Om onze missie en doelstelling te bereiken zijn de verschillende bestaande vormen van aanvullend vervoer in Midden-Drenthe ondergebracht in een nieuwe 'Stichting Buurtvervoer Midden-Drenthe'. De statutenwijziging die dit regelt is op 29 april 2022 bij de notaris verleden. Met oprichting van een nieuwe stichting willen we het volgende bereiken:

- Eén overkoepelende organisatie voor aanmelding (via telefoon, balie en online) van ritten, voor coördinatie van de inzet van vrijwilligers en bussen, en voor externe communicatie en fondsenwerving;
- Een grotere bekendheid van het aanbod bij de doelgroep en daardoor een groter gebruik van de beschikbare vrijwillige vervoersvoorzieningen;
- Een efficiënter gebruik van middelen (vrijwilligers en bussen);
- Een gelijkwaardig aanbod in de hele gemeente;
- Een adequate werving en ondersteuning van vrijwilligers.

In bijlage 1 is een schematische voorstelling van de nieuwe structuur van de stichting en organisatie opgenomen.

5 Pilotfase van drie jaar

Om de gewenste groei in het gebruik van integraal lokaal vervoer te realiseren is een zekere professionalisering van de huidige werkwijze noodzakelijk. De organisatie is en blijft gebaseerd op particulier initiatief. Het vervoer wordt en blijft geleverd worden door vrijwilligers. Het streven is een efficiëntere inzet van mensen en middelen. In de pilotfase onderzoeken we hoe de inzet van vrijwilligers en bestaande middelen van de oorspronkelijke initiatiefnemers samengevoegd kunnen worden en het project na de pilotfase zichzelf zoveel mogelijk kan bedruipen, zonder substantiële structurele bijdragen van de overheid.

In de pilotfase zal ook onderzocht worden of buurtvervoer een rol kan spelen voor cliënten van en naar dagbesteding.

Om de noodzakelijke professionalisering mogelijk te maken is er een pilot nodig van 3 jaar, waar in het derde jaar zowel de evaluatie van de eerste 2 jaar als de besluitvorming over de structurele financiering voor de periode daarna zal plaatsvinden.

In deze pilotfase doen wij een financieel beroep op de gemeentelijke en provinciale overheid. Die hulp is onmisbaar om de ondersteuning en training van vrijwilligers op een hoger niveau te tillen. Ook de promotie en fondsenwerving moet een impuls krijgen om de ambities te kunnen waarmaken.

Voor de behoefte aan financiële middelen van de nieuwe stichting in de pilotfase (2023-2025) zijn de huidige begrotingen van aanvullend vervoer van de Spectrumbus, Derkshoesbus, Plusbus en ANWB-AutoMaatje als uitgangspunt gebruikt.

5.1 Raming van lasten en baten voor pilotfase 2023 t/m 2025 (in euro's)

Geraamde lasten in pilotfase 2023 t/m 2025		
	per jaar:	Totaal in pilotfase:
personele kosten	49.800	149.400
Organisatiekosten	23.700	71.100
Vervoersmiddelen	46.500	139.500
Onvoorzien	2.500	7.500
sub-totaal geraamde lasten:	122.500	367.500
Overige eenmalige lasten in pilotfase:		
juridisch- en fiscale advisering	6.000	
Communicatieplan + introductiekosten	17.500	
Vervanging elektrische bus (i.v.m. regelgeving)	40.000	
Coronaproof maken bussen	5.000	
	68.500	68.500
	totale lasten in periode 2023 t/m 2025:	436.000
Geraamde baten in pilotfase 2023 t/m 2025		
	per jaar:	totaal in pilotfase:
Bijdrage Welzijnswerk	13.800	41.400
Sponsoring	34.700	104.100
Ritgelden	23.000	69.000
sub-totaal geraamde baten:	71.500	214.500
subsidies pilotfase 2022 t/m 2025		
gemeente Midden-Drenthe (toegezegd)		48.000
provincie Drenthe (aanvraag)		173.500
	totale baten in periode 2023 t/m 2025:	436.000

5.2 Vervolg van het project na de pilotfase

Het is de ambitie van de Stichting Buurtvervoer Midden-Drenthe om financieel zoveel mogelijk op eigen benen te staan. Het is te verwachten dat ook in de eerste 3 jaar de inkomsten uit ritgelden zullen toenemen evenals de bijdrage van sponsoren. In deze pilotfase doen wij eenmalig een beroep op de gemeentelijke en provinciale overheid. Wij streven naar een begroting voor na de pilotfase zonder een structurele bijdrage van de overheid.

6 Planning en fasering

Het project Buurtvervoer Midden-Drenthe kent de volgende fasen.

Fase 1:	Initiatiefase	In deze fase wordt het plan geïntroduceerd bij de initiatiefnemers en wordt de volgende fase (pilotfase) voorbereid. Deze fase eindigt met een "GO" van de initiatiefnemers, inclusief de financiële toezeggingen van de initiatiefnemers en de provincie.	december 2022
Fase 2:	Pilotfase	De pilotfase is bedoeld om de drie organisaties in elkaar te schuiven en begint door de nieuwe Stichting Buurtvervoer Midden-Drenthe op te richten. Ook de Derkshoesbus zal in het project deelnemen. Deze periode eindigt wanneer er een "GO" gegeven kan worden op een gezond financieel perspectief voor Buurtvervoer Midden-Drenthe. Na 3 jaar vindt er een evaluatie plaats met de oorspronkelijke initiatiefnemers.	Januari 2023 tot december 2025
Fase 3:	Het vervolg	In deze fase functioneert de nieuwe Stichting geheel zelfstandig met een gezond perspectief, enthousiaste passagiers en vrijwilligers.	2025/2028

7 Fondsenwerving

Een belangrijke opdracht voor het bestuur van de nieuwe stichting is de werving van afdoende fondsen om de stichting op een bedrijfsmatig gezonde manier te laten functioneren. De geraamde benodigde opbrengst in de pilotperiode is bijna € 35.000,- per jaar (zie par. 5). In de jaren daarna zal dit nog een veel groter bedrag moeten zijn, gezien het streven om zoveel mogelijk onafhankelijk van overheidsfinanciering te worden.

Het bestuur heeft een sponsorplan opgesteld, waarin staat aangegeven hoe we de fondsenwerving gaan aanpakken. De meest substantiële bedragen verwachten wij van de sponsoring van de bussen. In ruil voor reclame-uitingen op de bussen vragen wij een vast jaarlijks bedrag van de sponsors. Daarnaast zal het bestuur met een campagne voor Vrienden van Buurtvervoer MD de mogelijkheid communiceren om incidentele of periodieke giften en/of legaten aan Buurtvervoer te doneren. De stichting heeft een ANBI status gekregen van de Belastingdienst, zodat giften fiscaal aftrekbaar zijn.

Tenslotte is het bestuur voornemens om jaarlijks door middel van benefietbijeenkomsten geld in te zamelen voor het Buurtvervoer.

8 Organisatie

Het bovenstaande komt niet tot stand zonder de betrokkenheid van veel mensen. Het grootste deel daarvan is vrijwilliger. Een paar functies vragen echter om invulling door een betaalde kracht. Het gaat om functies waarbij een continuïteit en professionaliteit vereist is, die niet van vrijwilligers gevraagd kan worden. Onderstaand geven we een overzicht van de verschillende functies binnen de organisatie van Buurtvervoer MD.

Bestuur

De stichting Buurtvervoer MD kent een vierkoppig bestuur en een aantal adviseurs. Het bestuur is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het beleid en de uitvoering van de driejarige pilot en voor een verantwoord financieel beheer. Het bestuur creëert de randvoorwaarden voor een veilige vervoersdienst, d.m.v. trainingen voor de chauffeurs, vrijwilligersovereenkomsten en een verplichte VOG voor chauffeurs. Ook is fondsenwerving een belangrijke taak, aangezien dat de kurk is waarop het buurtvervoer na de pilotperiode moet (blijven) drijven. Het bestuur stuurt de coördinator aan en verstrekt opdrachten aan een externe communicatieadviseur. Voorts draagt het bestuur er zorg voor, dat de stichting voldoet aan de geldende wettelijke regels, zoals de AVG en de WBTR.

Chauffeurs

Het 'korps' van chauffeurs is het belangrijkste kapitaal van de stichting Buurtvervoer MD. Dat geldt zowel voor de chauffeurs van de bussen, als die van ANWB-AutoMaatje. Daarin moeten we investeren d.m.v. werving én stimulering van blijvende betrokkenheid, waardoor we hen voor langere tijd aan het buurtvervoer kunnen blijven binden. Dat doen we o.a. door hen te betrekken bij door de stichting te organiseren bijeenkomsten en evenementen, door attenties rond de feestdagen, door een nieuwsbrief en via de wijze van communiceren door de coördinator en de planners. Zie ook de paragraaf 9.Vrijwilligersbeleid).

Coördinator

Om de planning en uitvoering gesmeerd te laten verlopen, dient een aantal taken te worden belegd bij een professionele (betaalde) kracht in de functie van coördinator. Tot de taken van de coördinator behoren o.a.:

- Het plannen van de meer complexe aanvragen;
- Het onderhouden van contacten met de vrijwilligersgroepen;
- Het verzorgen van de communicatie tussen vrijwilligers en bestuur;
- Het verzorgen van de administratie en (management) rapportages
- De coördinatie van technische zaken (onderhoud bussen)

De coördinator is zoveel mogelijk aanwezig in de bestuursvergaderingen als adviserend lid. Deze activiteiten vergen (bij de huidige omvang) een inzet van gemiddeld 18 uur per week. Voor deze functie is er voor gekozen (om redenen van efficiency en ervaring) om deze onder te brengen bij Welzijnswerk Midden-Drenthe.

Een deel van de coördinatiefunctie wordt overigens uitgevoerd door vrijwilligers via een werkgroep per vervoersvorm, die als schakels fungeren tussen de chauffeurs en het bestuur.

Centrale balie en planners

Aanvragen voor vervoer kunnen op werkdagen tussen 9.00 en 12.30 uur gedaan worden aan een balie, per telefoon, via e-mail of de website. Buiten deze uren

kunnen ritten worden aangevraagd via e-mail en website. De bemensing van de balie zorgt tevens voor de planning van de ritten. Per werkdag vergt deze inzet gemiddeld 2 uur. Om de balie/telefoon op werkdagen bemenst te houden, is samenwerking met een soortgelijke functie binnen een andere organisatie nodig. Ook hier is gekozen voor een samenwerking met Welzijnswerk Midden-Drenthe, mede vanwege de daar aanwezige ervaring met deze werkzaamheden ten behoeve van de Plusbussen.

Communicatie

Communicatie is een essentiële functie binnen Buurtvervoer Midden-Drenthe. Zowel de interne communicatie (met vrijwilligers) als extern (met de doelgroep, de samenwerkende partners, subsidiegevers en sponsors). Een deel kan door bestuursleden worden opgepakt, maar enige professionele ondersteuning daarbij is onmisbaar. Het gaat daarbij om het onderhouden van de website, het maken van persberichten, benutten van social media en het meedenken bij het formuleren van de marketing- en communicatiestrategie. De omvang daarvan bedraagt naar schatting gemiddeld 2 uur per week. Daarvoor is een overeenkomst met een lokale ZZP-er afgesloten.

Klankbordgroep

Buurtvervoer Midden-Drenthe is een vrijwilligersorganisatie. Om de doelstelling maximaal te realiseren is niet alleen feedback van de doelgroep van belang, maar ook die van professionals die met de doelgroep te maken hebben. Om de input van die professionals vorm te geven wordt een Klankbordgroep ingesteld die het bestuur gevraagd en ongevraagd van advies kan dienen. Voor deze groep worden uitgenodigd vertegenwoordigers van:

- De gemeente Midden-Drenthe
- Een zorginstelling
- Een ondernemer
- Een woningcorporatie
- Welzijnswerk Midden-Drenthe
- Een huisartsenpraktijk

9 Vrijwilligersbeleid

Elke vrijwillige chauffeur ondertekent een vrijwilligersovereenkomst, waarin de wederzijdse afspraken tussen de stichting en de chauffeur worden vastgelegd. Daarin staan ook enkele gedragsregels waar de chauffeurs zich aan dienen te houden:

1. De vrijwilliger zorgt voor een omgeving en een sfeer waarbinnen de cliënt zich veilig en gerespecteerd voelt.
2. De vrijwilliger onthoudt zich ervan de cliënt te bejegenen op een wijze die de cliënt in zijn/ haar waardigheid aantast.
3. De vrijwilliger dringt niet verder door in het privéleven van de cliënt dan functioneel noodzakelijk is.
4. De vrijwilliger onthoudt zich van elke vorm van grensoverschrijdend gedrag.
5. De vrijwilliger gaat zorgvuldig om met de eigendommen van een ander.

Daarnaast dient elke vrijwilliger een recent afgegeven Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) te overleggen.

Aangezien de veiligheid van de cliënten voorop staat en in aanmerking genomen, dat de gemiddelde leeftijd van de chauffeurs relatief hoger dan gemiddeld is, streeft de stichting Buurtvervoer ernaar om alle chauffeurs tweejaarlijks medisch te laten keuren.

Stichting Buurtvervoer heeft ten behoeve van de vrijwilligers een aansprakelijkheidsverzekering afgesloten, evenals een (collectieve) ongevallenverzekering.

10 Integriteitsbeleid

Ook zonder de voorschriften van de WBTR (Wet Bestuur en Toezicht rechtspersoon) vinden we integriteit en goed bestuur een belangrijk aspect van het handelen binnen en door (het bestuur van) onze stichting. Zoals hiervoor beschreven vragen we een VOG van onze vrijwilligers en ook de bestuursleden dienen een VOG te overleggen.

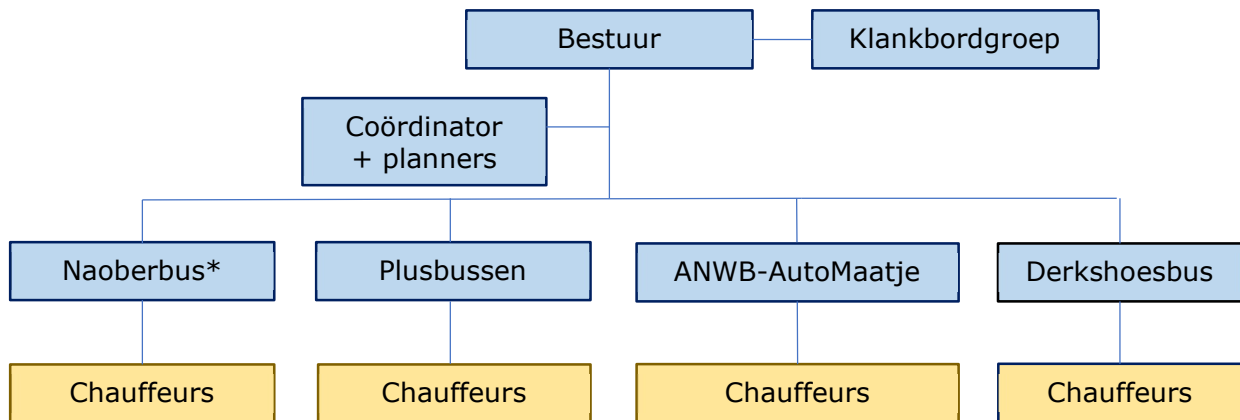
Voorts hanteren we het 'vier-ogen-principe' bij het aangaan van (financiële) verplichtingen en bij de financiële administratie: de penningmeester wordt terzijde gestaan door een professioneel (extern) administratie- en adviesbureau.

In de statuten is vastgelegd, dat het bestuur een klankbordgroep in het leven roept (zie ook par. 8), die het bestuur gevraagd en ongevraagd van advies kan dienen. Er zijn dus ook regelmatig 'ogen van buiten' die met ons mee kunnen kijken en ons (kritische) vragen kunnen stellen, al is er geen sprake van een toezicht relatie.

Wat betreft mogelijke belangenverstremming: in de statuten is vastgelegd, dat een bestuurder niet deelneemt aan een beraadslaging en besluitvorming als hij daarbij een direct of indirect persoonlijk belang heeft. Het bestuur is er scherp op, dat deze statutaire voorschriften in de praktijk worden nageleefd.

Bijlage 1: Structuur nieuwe stichting

Schematische weergave structuur nieuwe stichting:



* = per eind 2023 de opvolger van de voormalige Spectrumbus

Plusbussen Westerbork, Smilde en Beilen



Derkshoesbus

ANWB **AutoMaatje** Midden-Drenthe