



De kracht van vrijwilligersvervoer

Handreiking voor gemeenten



Inhoudsopgave



Voorwoord	4
Inleiding	6
1. Wat is vrijwilligersvervoer?	8
1.1 Vrijwilligersvervoer kent veel gezichten	8
1.2 Kenmerken en verschillen van vrijwillige vervoersdiensten	9
1.3 Op naar de praktijk	9
2. De waarde van vrijwilligersvervoer	10
2.1 Maatschappelijke waarde: meedoen en zelfstandig leven	10
2.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid	10
2.3 Sociale waarde: ontmoeting en betrokkenheid	11
2.4 Flexibiliteit en maatwerk	11
2.5 Financiële waarde	11
2.6 Toenemende urgentie	11
3. De rol van gemeenten	12
3.1 Meerdere rollen - verschillende mogelijkheden	12
3.2 Organisatie binnen de gemeente	13
3.3 Over het werken met vrijwilligers	13
4. Vrijwilligersvervoer financieren	14
4.1 Kosten en inkomsten vrijwilligersvervoer	14
4.2 Gemeentelijke financieringsmogelijkheden	15
4.3 Tot slot	15
5. Voorbeelden	16
5.1 Amsterdam	16
5.2 Groningen	17
5.3 Oisterwijk	19
5.4 Rotterdam	20
5.5 Wijk bij Duurstede	21
6. Veelgestelde vragen	23
6.1 Is vrijwilligersvervoer wel betrouwbaar?	23
6.2 Hoe is de veiligheid geregeld bij vrijwilligersvervoer?	23
6.3 In onze gemeente is (nog) geen vrijwilligersvervoer. Wat kunnen we doen?	23
6.4 Wat kunnen we leren van initiatieven die gestopt zijn?	24
6.5 Wat is de rol van gemeenten bij buurtbussen?	24
6.6 Hoe verhoudt vrijwilligersvervoer zich tot dagbestedingsvervoer?	25
Colofon	26

Voorwoord



Bereikbaarheidskracht, Publieke Mobiliteit en vrijwilligersvervoer

Vrijwilligersvervoer is een prachtige vorm van benutten van de eigen kracht van de samenleving voor tal van maatschappelijke opgaven. Door georganiseerde vormen van vrijwilligersvervoer landelijk op te schalen kunnen we de bereikbaarheidskracht van de samenleving als geheel sterk vergroten. Velen kunnen dan veel makkelijker deelnemen aan de samenleving, met alle maatschappelijke voordelen van dien. Daarom ben ik blij met deze uitgave. En beveel hem zeer warm aan. Aan gemeenten, maar eigenlijk breder, alle betrokkenen bij het bereikbaarheidsbeleid in Nederland. In dit voorwoord een korte toelichting op die aanbeveling.

Bereikbaarheidskracht

‘Meedoen aan de samenleving’ is denk ik een diepe menselijke behoefte. Maar om mee te doen moet je er wel zijn. En daarvoor moet je er kunnen komen. In beleidstermen: je moet beschikken over voldoende ‘bereikbaarheidskracht’.

Veel inwoners regelen hun gewenste verplaatsingen gewoon zelf, voorzien in hun eigen behoeften. Lopend, fietsend, met het OV of met de auto. Zij beschikken over voldoende bereikbaarheidskracht. In veel gevallen delen de rijk bedeelde met bereikbaarheidskracht die kracht ook met hun omgeving. We brengen onze (klein)kinderen naar school, voetbal, het kinderfeestje etc. En opa en de buren even naar het station of het winkelcentrum. Daarmee heeft die omgeving ook voldoende bereikbaarheidskracht. Welbeschouwd is dit de meest basale vorm van vrijwilligersvervoer, die we dag in dag uit voor onze omgeving verrichten. En ik vermoed ook veruit de meest voorkomende. Zo vanzelfsprekend dat we er niet over nadenken. Zonder overheidsbetrokkenheid, de eigen kracht van de samenleving ten voeten uit.

De heel andere kant van het spectrum van bereikbaarheidskracht is de helaas ook grote groep mensen met weinig of geen bereikbaarheidskracht. Niet van zichzelf, en niet vanuit de omgeving. Ontbrekende vervoersmogelijkheden staan zelfredzaamheid en meedoen in de weg. Wat voor deze groep mensen tot allemaal andere problemen leidt. Hier komt de overheid in beeld.

Publieke Mobiliteit

De overheid vult deze rol op vele manieren in. In de eerste plaats door actief betrokken te zijn bij het voorzieningenniveau van regulier openbaar vervoer (OV), dus bus, metro, tram en trein. Voor iedereen, tegen een door de overheid vastgesteld tarief. En de overheid organiseert ook voor iedereen flexvervoer of regiotaxi. Daarnaast bestaat er een waaier aan door of vanuit de overheden georganiseerde vormen van collectief vervoer voor specifieke doelgroepen.

Uitgangspunt is daarbij dat doelgroepenvervoer qua taakverdeling doelgroepenbeleid volgt. Gemeenten vullen de Wet Maatschappelijke Ondersteuning in, dus regelen ook het Wmo-vervoer. Idem voor Sociale Werkvoorzieningen. Zorgverzekeraars bekostigen de zorg op basis van de Zorgverzekeringswet, dus zij organiseren ook het zittend ziekenvervoer. Het COA organiseert het asielbeleid, dus ook het vervoer van asielzoekers, en ga zo door. Overigens regelen sommige overheden hun met hun doelgroep samenhangende vervoeropgave ook via het reguliere OV, denk aan het vanuit OC&W bekostigde Studenten Reis Product.

En hier komt Publieke Mobiliteit in beeld. De kerngedachte van Publieke Mobiliteit is dat dit allemaal effectiever kan. Door van alle nu nog losse vormen van doelgroepenvervoer samen met OV, flexvervoer en deelvervoer een samenhangend geheel te maken. Dan kan met hetzelfde geld een veel beter vervoeraanbod voor alle reizigers – dus ook alle afzonderlijke doelgroepen – worden gerealiseerd. Een mooie en nastrevenswaardige gedachte!



Georganiseerd vrijwilligersvervoer

Het bovenstaande is allemaal waar en voelt vanzelfsprekend. Reizigers redden zichzelf of kunnen zich dankzij hun omgeving zelf redden. En voor wie dat niet kan organiseert de overheid vervoeroplossingen, voor iedereen en/of per doelgroep. En tegelijk leidt deze logische redeneerlijn – en alle aandacht die OV, flexvervoer, doelgroepenvervoer en Publieke Mobiliteit krijgen – tot een soort blinde vlek bij diezelfde overheid: mogelijkheden van georganiseerde vormen van vrijwilligersvervoer zijn weinig in beeld als aanvullende mogelijkheid en worden dan ook wezenlijk onderbenut. En daarmee doen we onszelf als overheid en de samenleving tekort!

De kern van het georganiseerd vrijwilligersvervoer is denk ik dat mensen geïnspireerd en gefaciliteerd worden om de omgeving waarmee zij bereid zijn hun bereikbaarheidskracht te delen uit te breiden. Zoiets van: ‘ik had mijn dorpsgenoot van drie straten verderop best even naar het ziekenhuis willen brengen, als ik geweten had dat die daarmee was geholpen’. Of: ‘ja ik wil best chauffeur zijn op een buurtbus of in een ‘wijkpool’. Dit kunnen gemeentelijke overheden stimuleren en faciliteren. Zelfs simpel ‘waarderen’ kan al de trigger zijn. Maar dat feit valt bij veel (gemeentelijke) overheden buiten beeld. En daarmee wordt ook geen knowhow opgebouwd. De voorliggende uitgave biedt met tips en voorbeelden vele handvaten. Als het gaat om organisatie van het vervoer zelf. Maar ook bijvoorbeeld: welke manieren van bekostiging zijn er? En hoe ga je om met vrijwilligersorganisaties – die op sommige punten een wezenlijk andere benadering vragen dan professionals en zakelijke opdrachtnemers.

Ik moet eerlijk toegeven dat ik voor de kansen van vrijwilligersvervoer ook lang een soort blinde vlek heb gehad. Ondanks de aandacht die Kennisinstituut CROW hieraan wel degelijk gaf. Dat veranderde toen ik kennis maakte met Marieke Boon (Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer). Haar inzichten waren voor mij een eyeopener. Zowel waar het gaat om de potentie van vrijwilligersvervoer als om de wel degelijk beschikbare knowhow. Voortvloeiend uit tal van geslaagde en ook mislukte voorbeelden.

Daarom kan ik alleen maar toejuichen dat het Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer haar kennis en inzichten in deze uitgave heeft samengebracht. Met als doelgroep gemeenten, maar eigenlijk voor alle overheden die zich met bereikbaarheidsvraagstukken en bereikbaarheidskracht van mensen bezighouden. En voor de ook grote private wereld die in ditzelfde veld opereert. Ik hoop dus zeer van harte dat deze uitgave helpt om de bereikbaarheidskracht van heel veel mensen in het hele land te vergroten. Door vergaande opschaling van vrijwilligersvervoer!

Jan van Selm

Directeur Samenwerkingsverband DOVA



Inleiding



Maandagochtend

Maandagochtend, 09:30 uur. Nederland is wakker en onderweg. Op de snelwegen schuiven auto's langzaam vooruit. In de stad klinkt het gerinkel van trams en het getoeter van gehaaste automobilisten.

Ergens in een dorp stopt een buurtbus op de hoek van een straat. Jos, de chauffeur, herkent de twee jongens die instappen meteen. Meestal rijden ze om 08:00 uur al mee naar de middelbare school 18 kilometer verderop, maar vandaag vallen er een paar lessen uit. Jos kent ook de oma van één van de jongens, die later op de ochtend vaak meerijdt naar het winkelcentrum, sinds ze zelf geen auto meer kan rijden. Jos rijdt sinds zijn pensioen – nu drie jaar geleden – twee vaste dagdelen als vrijwilliger op de bus. Hij is er trots op dat ze met een club van 42 mannen en één vrouw de lijnen in stand houden tussen een handvol kleine dorpen.



Aan de keukentafel in een middelgrote stad zit Ans intussen achter de telefoon. Tussen 09:00 en 12:00 uur kunnen mensen bellen om een rit te reserveren bij de vervoersdienst waar Ans al tien jaar vrijwilliger is. Mensen die niet mobiel zijn, kunnen minimaal een dag van tevoren een rit aanvragen en worden van deur-tot-deur vervoerd. De hele ochtend rinkelt de telefoon: mevrouw A wil naar de kapper, meneer B moet naar het ziekenhuis, mevrouw G wil vrijdag naar de markt. Ans heeft de meeste mensen nog nooit gezien, maar ze kent ze allemaal. Ze weet dat mevrouw G vergeetachtig is en vrijdagochtend nog even gebeld moet worden. Ze weet ook dat mevrouw A het liefst met chauffeur Tariq meerijdt omdat hij vaak haar lievelingsmuziek aan zet.

Ook elders in Nederland zijn ze in beweging op deze maandagochtend: meer dan duizend vrijwilligers – zoals Jos, Ans en Tariq – die achter het stuur zitten, iemand helpen instappen, ritten plannen, voertuigen controleren, en roosters maken. Allemaal in hun eigen tijd.



Vrijwilligersvervoer

Vrijwilligersvervoer draait niet om snelheid, schaal of efficiency. Het draait om iets fundamenteels: überhaupt ergens kunnen komen. Bij de markt, een buurt-maaltijd, de kapper, een vriendin, of die ene middelbare school die anders onbereikbaar zou zijn.

Relevantie

Voor gemeenten is vrijwilligersvervoer relevanter dan ooit. Het raakt aan beleidsthema's als mobiliteit, participatie, sociale cohesie, ouderen en leefbaarheid. De vergrijzing zet door, het openbaar vervoer wordt minder fijnmazig, inwoners wonen langer zelfstandig. Tegelijkertijd verdwijnen voorzieningen uit dorpen en wijken, en concentreren ze zich op centrale plekken. In die context helpt vrijwilligersvervoer inwoners om in contact te blijven met voorzieningen en bestemmingen die voor hen belangrijk zijn.

Actueel beeld

Deze publicatie laat zien wat vrijwilligersvervoer is, hoe het georganiseerd is, welke impact het kan hebben voor bewoners en gemeentelijk beleid én wat de rol van gemeenten daarbij kan zijn. Met actuele cijfers, voorbeelden uit de praktijk, ervaringen van betrokkenen en antwoorden op veelgestelde vragen biedt deze uitgave gemeenten een overzichtelijk en actueel beeld van vrijwilligersvervoer.

Dank

Veel dank aan Vervoer voor Elkaar, dat deze publicatie mogelijk maakte met financiële steun, vertrouwen en een heldere visie op de waarde van vrijwilligersvervoer. En dank aan de tientallen mensen uit het veld – van vervoersdiensten, gemeenten en andere organisaties – die hun kennis, ervaringen en tijd hebben gedeeld – op buitengewoon gulle, zorgvuldige en enthousiaste wijze, zo kenmerkend voor de wereld van het vrijwilligersvervoer.



1. Wat is vrijwilligersvervoer?



In dit hoofdstuk verkennen we wat vrijwilligersvervoer is. We laten zien welke vormen er bestaan en hoeveel diversiteit er is.

Vrijwilligersvervoer omvat alle vormen van georganiseerd vervoer die worden uitgevoerd door vrijwilligers. Denk aan een maandelijkse rit naar de kapper in de eigen buurt, het vervoer naar het ziekenhuis inclusief de zoektocht naar de juiste afdeling en ook het busje dat een vaste route rijdt en verschillende dorpen met elkaar verbindt.

In Nederland zijn er naar schatting duizend vervoersdiensten actief, waarbij vele duizenden vrijwilligers jaarlijks ruim negen miljoen passagiers vervoeren. Vrijwilligersvervoer is als het ware een extra schakel in het vervoersaanbod dat we kennen in Nederland. Het is een praktische oplossing als het reguliere vervoersaanbod niet volstaat. Vooral voor minder mobiele inwoners die geen eigen

vervoer hebben is dit onmisbaar. Voor gemeenten is het een waardevol instrument dat bijdraagt aan zelfredzaamheid, participatie en sociale cohesie. Er komt meer bij kijken dan alleen het rijden van de ritten. Het gaat bijvoorbeeld ook om het plannen van de ritten en routes, het schoonhouden van voertuigen, het luisteren naar de wensen van passagiers en het inwerken van nieuwe chauffeurs.



1.1 Vrijwilligersvervoer kent veel gezichten

Het leuke, en soms ook ingewikkelde, van vrijwilligersvervoer is dat het geen vastomlijnd concept is. Er bestaan veel verschillende vormen. In feite is het een bonte verzameling van initiatieven: van dorpsgenoten die elkaar naar de fysiotherapeut brengen tot goed georganiseerde vervoersdiensten met een flink wagenpark en vaste roosters.

Vrijwilligersvervoer ontstaat vaak vanuit een lokale vraag rond het vervoer van minder mobiele inwoners. Bijvoorbeeld omdat winkels uit de wijk of het dorp verdwijnen, of omdat een reguliere buslijn wordt opgeheven. Initiatiefnemers reageren op deze vraag en ontwikkelen een aanbod dat is afgestemd op de beschikbare middelen, de eventuele kaders van gemeenten of andere financiers, en op voorbeelden uit het land die bij hen bekend zijn. Hierdoor verschillen initiatieven onderling sterk in opzet, doelgroep, schaal en organisatievorm. In sommige gevallen is de gekozen vorm het resultaat van een expliciete keuze van de gemeente, bijvoorbeeld door een opdracht te geven aan een (welzijns)organisatie. In dat geval is die keuze gebaseerd op de lokale situatie en op de kennis die beschikbaar is over mogelijke vormen van vrijwilligersvervoer.

Er zijn een aantal herkenbare, landelijk uitgerolde concepten die op veel plekken in Nederland volgens een vergelijkbaar model worden uitgevoerd. Drie bekende voorbeelden daarvan zijn:

ANWB AutoMaatje

Een landelijke formule waarbij vrijwilligers met hun eigen auto minder mobiele plaatsgenoten vervoeren tegen een kleine onkostenvergoeding per kilometer. De ritten worden meestal gecoördineerd via een lokaal aanspreekpunt, zoals een welzijnsorganisatie. ANWB AutoMaatje is actief in 137 gemeenten. De ANWB biedt planning software, communicatiemateriaal en een landelijk netwerk waarin locaties kennis en tips met elkaar uitwisselen. anwb.nl/automaatje.

De buurtbus

Een lijndienst die door vrijwilligers wordt gereden op vaste routes, vooral in dorpen en buitengebieden waar geen regulier openbaar vervoer meer rijdt. De buurtbus maakt formeel deel uit van het OV-netwerk en valt onder een concessie van een openbaar vervoerder. In Nederland zijn meer dan 200 buurtbuslijnen. De doelgroep is breder dan alleen minder mobiele inwoners; ook scholieren en andere reizigers maken gebruik van dit vervoer.

PlusBus (Nationaal Ouderenfonds)

Deze bus biedt ouderen de mogelijkheid om onder begeleiding boodschappen te doen of sociale en recreatieve uitstapjes te maken, incidenteel is de Plusbus in te zetten als belbus. Vrijwilligers verzorgen zowel het vervoer als de begeleiding. Er zijn ongeveer 100 PlusBussen in Nederland.

ouderenfonds.nl/activiteit/bus.

Naast deze herkenbare voorbeelden bestaat er een gevarieerd aanbod van kleinschalige of lokaal ontwikkelde vervoersdiensten, die ieder op hun eigen manier zijn vormgegeven. Hieronder beschrijven we enkele belangrijke kenmerken en verschillen tussen dergelijke initiatieven.



1.2 Kenmerken en verschillen van vrijwillige vervoersdiensten

- De meeste diensten bieden vervoer van deur tot deur, sommige rijden volgens een vaste route.
- Sommige initiatieven zijn gemeente breed beschikbaar; andere richten zich op een specifieke wijk of postcodegebied.
- Er zijn vervoersdiensten met een specifieke doelgroep, zoals mensen in een rolstoel, en diensten die een brede groep bedienen, zoals 'iedereen die minder mobiel is'.
- Het aantal passagiers varieert sterk: van enkele tientallen tot meer dan 35.000 per jaar.
- Vrijwillige chauffeurs rijden met hun eigen auto, of er zijn dienstvoertuigen zoals achtpersoonsbusjes, wijkshuttles of elektrische auto's.
- Er zijn zelfstandige stichtingen, en vrijwilligersvervoer kan ook onderdeel zijn van het aanbod van een welzijnsorganisatie of zorginstelling.

- Sommige organisaties richten zich uitsluitend op vervoer, andere bieden ook diensten als klushulp of boodschappenhulp.
- Sommige initiatieven draaien volledig op vrijwilligers, andere hebben ook betaalde krachten, bijvoorbeeld een coördinator of een planner.
- Sommige diensten bieden aanvullende ondersteuning zoals het begeleiden naar een ziekenhuisafpraak of het binnendragen van boodschappen.
- Vrijwilligersvervoer is meestal beschikbaar op werkdagen tot circa 17.00 of 18.00 uur, sommige diensten rijden ook 's avonds en in het weekend.
- Sommige vervoersdiensten bestaan al decennia, andere zijn pas recent ontstaan.

1.3 Op naar de praktijk

In de komende hoofdstukken gaan we in op de waarde van dit vervoer en onderzoeken we hoe deze diensten georganiseerd en gefinancierd kunnen worden. Daarbij kijken we welke rollen gemeenten kunnen innemen om de effectiviteit en bereikbaarheid van vrijwilligersvervoer te vergroten.



2. De waarde van vrijwilligersvervoer



Vrijwilligersvervoer biedt veel meer dan alleen een rit van A naar B. In dit hoofdstuk laten we zien welke waarde deze vorm van vervoer heeft – voor passagiers, voor vrijwilligers, voor gemeenten en voor de samenleving als geheel.

2.1 Maatschappelijke waarde: meedoen en zelfstandig leven

Vrijwilligersvervoer maakt het mogelijk voor mensen om actief te kunnen meedoen in de samenleving. Ouderen en mensen die minder mobiel zijn, kunnen dankzij deze diensten zelfstandig naar de huisarts, familie, het buurthuis of de markt. Het bevordert hun zelfredzaamheid, helpt eenzaamheid te voorkomen en draagt bij aan gezondheid en welzijn.

Vrijwilligers delen vaak sprekende voorbeelden over de waarde van hun inzet: passagiers die na jaren (!) de deur weer uitkomen, een dame die zelf een cadeautje kan kopen voor haar kleinkind, een man die zijn oude kaartvrienden weer opzoekt die hij niet meer gezien heeft sinds hij zelf geen auto meer rijdt. Een 90-plusser die de hele week uitkijkt naar de rit naar haar favoriete viswinkel. En onderweg zijn er grapjes, betekenisvolle gesprekken, een luisterend oor.

Vrijwilligersvervoer is er overigens niet alleen voor mensen met een zorg- of ondersteuningsvraag. Buurtbussen zijn bijvoorbeeld toegankelijk voor iedereen en spelen ook een belangrijke rol in de mobiliteit van scholieren en andere inwoners zonder eigen vervoer.



2.2 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Vrijwilligersvervoer vult gaten in het reguliere vervoersaanbod op. In dorpen, buitengebieden en wijken waar het openbaar vervoer is verdwenen of schaars is, zorgen initiatieven zoals buurtbussen of wijkshuttles voor verbinding. Ze maken voorzieningen bereikbaar en geven inwoners meer bewegingsvrijheid.

Voor al buurtbussen zijn hier een goed voorbeeld van. Ze rijden volgens een vaste dienstregeling, sluiten vaak aan op reguliere OV-knooppunten, en zorgen voor fijnmazige verbindingen tussen kleinere kernen. Daarmee dragen ze bij aan de leefbaarheid van het gebied.

Andere vormen van vrijwilligersvervoer leveren een bijdrage aan bereikbaarheid, maar dan meer op maat, zoals bij de ANWB-AutoMaatje-diensten, of andere lokaal georganiseerde vervoersinitiatieven. Ze sluiten aan bij de behoeften van specifieke doelgroepen of situaties.

2.3 Sociale waarde: ontmoeting en betrokkenheid

Vrijwilligersvervoer bevordert sociale samenhang. Vrijwilligers en passagiers komen vaak uit dezelfde buurt of gemeente, wat zorgt voor herkenning en vertrouwen. Onderweg ontstaan gesprekken en informele ontmoetingen.

Ook voor vrijwilligers zelf heeft het werk betekenis. Het geeft voldoening, sociale contacten en soms structuur. Voor sommigen is het een eerste stap richting (her)intrede op de arbeidsmarkt. Het werk is laagdrempelig, lokaal en zichtbaar van waarde.



2.4 Flexibiliteit en maatwerk

Een belangrijk aspect van vrijwilligersvervoer is de ruimte voor maatwerk. Vrijwilligers kunnen de tijd nemen, kennen hun vaste passagiers en stemmen hun inzet af op wat er nodig en belangrijk is. Ze kunnen even wachten als iemand iets vergeten is, een stukje omrijden om een verkeersdrempel te vermijden, een andere route kiezen als een passagier graag zijn oude buurt nog eens terug wil zien. Deze flexibiliteit verlaagt de drempel om gebruik te maken van vervoer. Voor mensen die vergeetachtig of angstig zijn, is het een geruststelling dat het vervoer zich aanpast aan hén, en niet andersom. De bekende chauffeur, het vaste ritme en het persoonlijke contact maken het reizen vertrouwd.

2.5 Financiële waarde

Voor gemeenten heeft vrijwilligersvervoer ook een financiële waarde. In veel gevallen geldt het als een voorliggende voorziening voor het Wmo-vervoer. Het helpt om formele indicaties of het gebruik van dure vervoersoplossingen te voorkomen of uit te stellen. Daarmee draagt vrijwilligersvervoer bij aan het beperken van de Wmo-vervoerskosten.

Bij het Kenniscentrum merken we dat gemeenten vaak vragen hebben over de kosten en mogelijke besparingen van vrijwilligersvervoer. Daar is geen eenduidig antwoord op te geven. Logischerwijs hangen de kosten af van de schaal, organisatievorm etc. van de specifieke vervoersdienst.

Het meten van kostenbesparing is ook complex. Vrijwilligersvervoer zorgt er regelmatig voor dat minder mobiele bewoners vaker de deur uitgaan. Een deel van de ritten is dus geen besparing op een Wmo-rit, maar

zijn extra ritten van mensen die anders thuisblijven. Dit kan wel aansluiten bij doelstellingen binnen de gemeente op andere beleidsterreinen (participatie, zelfredzaamheid en het tegengaan van eenzaamheid).

Tegelijkertijd kunnen we wel zeggen dat vrijwilligersvervoer goedkoper is dan Wmo-vervoer door een contractvervoerder. In hoofdstuk 4 gaan we verder in op de financiering van vrijwilligersvervoer.

2.6 Toenemende urgentie

De waarde van vrijwilligersvervoer wordt steeds groter. Door vergrijzing, het langer thuis wonen van ouderen, stijgende zorgkosten en het verdwijnen van regulier OV staan veel gemeenten en regio's voor een mobiliteitsvraagstuk. Hoe houd je mensen verbonden met hun omgeving als ze niet zelfstandig kunnen reizen?

Vrijwilligersvervoer biedt hier een sociaal, flexibel en betaalbaar alternatief. Juist omdat het zich aanpast aan de lokale context en behoeften, kan het op veel plekken een onmisbare schakel zijn in het mobiliteitsaanbod. In hoofdstuk 3 gaan we verder in op de rol van gemeenten bij het versterken van deze initiatieven.

3. De rol van gemeenten



Gemeenten hebben belang bij goed functionerend vrijwilligersvervoer, zeker als dit aansluit bij beleidsdoelen van de gemeente rond ouderen, participatie, mobiliteit en de Wmo. Andersom kunnen vrijwillige vervoersdiensten niet zonder hun gemeente: over onderwerpen zoals stalling, parkeerontheffing en financiering zijn afspraken nodig. Vrijwilligersvervoer raakt aan meerdere domeinen, maar krijgt zelden expliciet beleidsaandacht. Het is tegelijk een belangrijk én relatief klein onderwerp – en valt daardoor soms tussen wal en schip.

3.1 Meerdere rollen – verschillende mogelijkheden

Gemeenten kunnen op verschillende manieren bijdragen aan vrijwilligersvervoer. Er zijn meerdere rollen mogelijk: van faciliteren en stimuleren tot regisseren, samenwerken en waarderen. In de praktijk kiest elke gemeente haar eigen rol of rollen – bewust, of omdat het zo gegroeid is. Die keuze beïnvloedt hoe vrijwilligersvervoer zich ontwikkelt, welke ruimte er is voor initiatieven, hoe snel zaken geregeld worden, en of – en hoe – er wordt samengewerkt. De rollen sluiten elkaar niet uit, maar vragen wel om verschillende houdingen en manieren van werken. Hieronder lichten we ze kort toe.

Faciliteren

Als gemeente kun je randvoorwaarden scheppen waardoor vrijwilligersvervoer goed kan functioneren. Denk aan financiële ondersteuning, praktische zaken zoals stallingsruimte, parkeerontheffingen en bijvoorbeeld korte lijnen met de gemeentelijke organisatie voor vragen of knelpunten. Bereikbaarheid en betrouwbaarheid zijn hierbij minstens zo belangrijk als geld.

Stimuleren

Gemeenten kunnen vrijwilligersvervoer ook actief stimuleren: het gesprek aangaan met bestaande initiatieven, op zoek gaan naar nieuwe initiatiefnemers of het aanstellen van een kwartiermaker. Ook kan een gemeente een netwerkfunctie vervullen.

Regisseren

Sommige gemeenten kiezen voor een regisserende rol. Zij stellen duidelijke kaders waar het vrijwilligersvervoer aan moet voldoen: welke doelgroepen kunnen gebruik maken van het vrijwilligersvervoer, wat is een passende ritprijs, hoe verhoudt het zich tot ander vervoer zoals dagbestedingsvervoer? Aan subsidie en andere vormen van ondersteuning worden dan duidelijke voorwaarden gekoppeld.

Samenwerking

Samenwerking betekent dat gemeente en vervoersdienst elkaar zien als gelijkwaardige partners, met elkaar rakende doelen ten aanzien van bereikbaarheid en ondersteuning. Die samenwerking krijgt vorm in regelmatig overleg, waarin kansen en knelpunten worden besproken – bijvoorbeeld ideeën voor uitbreiding, signalen over de beschikbaarheid van vrijwilligers of een dreigende bezuiniging. Doel van dit overleg is om gezamenlijk oplossingen te vinden, met respect voor ieders rol en verantwoordelijkheid.

Als een dergelijke samenwerking goed is georganiseerd, kan er snel en adequaat worden gehandeld. Tijdens de coronaperiode zagen we dat in praktijk: in gemeenten waar al vertrouwen en korte lijnen bestonden, konden vrijwilligersdiensten razendsnel vervoer regelen naar priklocaties voor ouderen. Niet omdat het moest, maar omdat iedereen wist wat er nodig was – en elkaar gemakkelijk wist te vinden.

Waarderen

Tot slot: waardering. Het belang hiervan wordt nog weleens onderschat, maar het maakt een groot verschil. Vrijwilligers die zich inzetten voor mobiliteit verdienen erkenning. Een burgemeester die een ochtend meerijs, een kerstkaart aan het bestuur of een bedankje in de lokale krant: het zijn kleine gebaren met een groot effect. Waardering versterkt de motivatie en maakt dat mensen zich gezien voelen. Wat ons betreft is dit dan ook geen optionele, maar een onmisbare rol.

3.2 Organisatie binnen de gemeente

Vrijwilligersvervoer is een typisch ‘domein overstijgend’ onderwerp. Het raakt aan het sociaal domein, mobiliteit, parkeren, welzijn en soms ook aan beleid rond duurzaamheid of ouderenzorg. In veel gemeenten is dan ook niet één duidelijk aanspreekpunt. Vaak zijn er meerdere contactpersonen betrokken – wat begrijpelijk is, maar voor vervoersdiensten of nieuwe initiatiefnemers ronduit frustrerend: ze verdwalen in een woud van loketten, zonder duidelijk aanspreekpunt.

Uit onze analyse blijkt: een vaste, goed bereikbare contactpersoon binnen de gemeente, die kan schakelen met collega’s en niet alleen doorverwijst, maakt een groot verschil. Zo ontstaat er een gezicht, een ingang, en bovenal: vertrouwen.

De plek in de organisatie waar vrijwilligersvervoer belegd is, hangt soms af van hoe dit historisch gegroeid is, maar het is ook een beleidskeuze. Een logische plek sluit aan bij de visie van de gemeente op mobiliteit, welzijn of participatie. Belangrijk om te beseffen: het is vaak geen taak die veel tijd vraagt, maar als er iets speelt, vraagt het om directe actie.

3.3 Over het werken met vrijwilligers

Werken met vrijwilligers vraagt om een andere houding dan werken met professionals of commerciële partijen. Vrijwilligers zetten zich in vanuit hun eigen motivatie, in hun vrije tijd, en brengen hun eigen ideeën en ervaring mee. Ze zijn vaak eigenzinnig, soms koppig, en niet altijd gewend aan de werkwijze van een overheidsorganisatie. Dat vraagt om flexibiliteit en om oog en waardering voor hun betrokkenheid en inzet.



4. Vrijwilligersvervoer financieren



Vrijwilligersvervoer is een vorm van maatschappelijke dienstverlening die relatief weinig kost, maar zeker niet zonder middelen georganiseerd kan worden. Gemeentelijke financiering speelt daarin vaak een sleutelrol. Toch is er geen landelijke norm of vaste aanpak: hoe gemeenten vrijwilligersvervoer financieren verschilt sterk.

In dit hoofdstuk bieden we eerst inzicht in de kostenstructuur en de veelvoorkomende inkomsten van vervoersdiensten. Vervolgens geven we een overzicht van de mogelijkheden voor gemeenten voor financiering van vrijwilligersvervoer: vanuit welk budget financier je, en welke voorwaarden zijn gebruikelijk?



4.1 Kosten en inkomsten vrijwilligersvervoer

Zowel de kosten als de inkomsten verschillen per vervoersinitiatief op basis van het aanbod en de manier waarop het initiatief is georganiseerd. Hieronder geven we een overzicht van veel voorkomende kosten en inkomsten.

Kosten

- **Voertuigen** – aanschaf of lease, brandstofkosten, stalling, parkeren
- **Verzekeringen** – voor inzittenden, voertuigen en aansprakelijkheid
- **Vrijwilligers** – kilometervergoedingen, scholing en attenties
- **Communicatie** – drukwerk, website
- **Personele inzet** – coördinatie en/of deel van de planning
- **Administratie en planning** – software, boekhouding, rapportages

Inkomsten

- **Gemeentelijke financiering** – meestal in de vorm van subsidie
- **Ritbijdragen** – vaak tussen de €1 en €3 per rit voor korte afstanden
- **Lidmaatschapsgelden** – meestal enkele tientjes per jaar
- **Sponsoring en advertenties** – bijvoorbeeld via lokale ondernemers of bestickering op voertuigen
- **Donaties van fondsen**
- **Bijdragen van welzijnsorganisaties of zorginstellingen**

Sommige diensten draaien met een jaarbudget van € 10.000,- andere beheren een jaarbegroting van enkele tonnen. Er zijn ook vervoersdiensten die helemaal geen financiering krijgen van de gemeente, zij zien zich vaak genoodzaakt een hogere ritprijs te rekenen waardoor een deel van de doelgroep er geen gebruik van kan maken.

4.2 Gemeentelijke financieringsmogelijkheden

Gemeenten kunnen op verschillende manieren bijdragen aan vrijwilligersvervoer. Hieronder schetsen we mogelijke keuzes en overwegingen op basis van alle voorbeelden die wij kennen.

Hoe kan de financiering eruit zien?

- **Op basis van output:** een subsidie per rit of per passagier
- **Op basis van begroting:** dekking van (een deel van) de ingediende kostenraming
- **Als onderdeel van bredere subsidieregeling:** bijvoorbeeld binnen het sociaal domein of als onderdeel van een welzijnssubsidie
- **Ondersteuning in natura:** zoals gratis ruimtegebruik, hulp bij werving of verzekeringen
- **Vaste vergoeding per rit:** dus niet in de vorm van een subsidie

Wat is de looptijd van de subsidie?

- **Jaarlijks** – veel subsidieregelingen worden formeel per jaar vastgesteld. Soms wordt wel een intentie uitgesproken of vastgelegd om de subsidie voort te zetten in de jaren daarna.
- **Meerjarig** – steeds vaker kiezen gemeenten voor meerjarige subsidiëring. Dat heeft voordelen want financiële zekerheid is essentieel voor vervoersdiensten, onder andere om investeringen te doen. Het draagt bovendien bij aan de betrouwbaarheid voor de gebruikers van het vervoer.
- **Eenmalig** – sommige gemeenten verstrekken eenmalige subsidies bij de opstart van een nieuwe dienst.

Vanuit welk beleidskader financier je?

Vrijwilligersvervoer raakt meerdere beleidsvelden:

- **Wmo** – vanwege de bijdrage aan zelfredzaamheid en participatie
- **Mobiliteit/verkeer** – bijvoorbeeld krimpregio's of gebieden zonder fijnmazig OV
- **Welzijn of leefbaarheid** – ter bestrijding van eenzaamheid en versterking van sociale cohesie
- **Participatie of armoedebelid** – vrijwilligerswerk in het vervoer kan bijdragen aan maatschappelijke participatie en doorstroom naar werk.

Soms loopt de subsidie via een welzijnsorganisatie die het vervoer organiseert of ondersteunt.

Welke voorwaarden kan je stellen?

- **Cofinanciering** – bijvoorbeeld in de vorm van een ritprijs of fondsenwerving
- **Verantwoording** – over ritten, bereik, bestedingen of impact
- **Samenwerking** – met welzijnsorganisaties of andere vervoerders
- **Doelgroepen** – specifieke aandacht voor specifieke groepen of wijken

Hoe deze voorwaarden tot stand komen, hangt sterk af van de rol die de gemeente kiest – zoals we in het vorige hoofdstuk hebben gezien. Over het algemeen geldt: voorwaarden die in overleg worden opgesteld en rekening houden met het feit dat het om vrijwilligersinitiatieven gaat, werken het best.

4.3 Tot slot

Er bestaat geen standaardbedrag of uniforme regeling voor het subsidiëren van vrijwilligersvervoer. Veel gemeenten zoeken hun eigen weg, vaak met beperkte informatie over hoe anderen het doen. Wij hebben gemerkt dat uitwisseling hierover met andere gemeenten veel kan opleveren.



5. Voorbeelden

In dit hoofdstuk staan vijf voorbeelden van vrijwilligersvervoer, verspreid door het land. Bij elke vervoersdienst lees je ook een interview met de betrokken gemeente. Zo krijg je niet alleen een beeld van hoe het vervoer lokaal is ingericht, maar ook van de rol die gemeenten daarin spelen – van beleidskeuzes tot financiering en samenwerking.

5.1 Voorbeeld Amsterdam

Tuindorp Express in Amsterdam

Door wie: Stichting Tuindorp Oostzaan Leeft
Aanbod: Deur-tot-deurvervoer voor ouderen en mensen die minder mobiel zijn, maximumafstand 5 km
Waar: deel van Amsterdam Noord
Voertuigen: Wijk-shuttle
Sinds wanneer: Januari 2024
Passagiers: ca. 2500 instappers per jaar
Vrijwilligers: 19, bestuur, coördinatie, chauffeurs en planners zijn vrijwilligers
Bijzonderheden:

- De stichting organiseert in samenwerking met andere stichtingen en winkels uit het stadsdeel ook activiteiten voor de buurt.
 - Vrijwilligers ontvangen een bescheiden vrijwilligersvergoeding.
- Financiering:** Subsidie van de gemeente, ritinkomsten, fondsen en sponsors.

Meer informatie:
[Tuindorp Express](#)

En enkele andere voorbeelden:
[Heen en Weer](#)
[de Bannehopper](#)
[Eestermobiel](#)
[Gouden Karren](#)



vervoersdiensten en het totale volume is in 2-3 jaar grofweg verdubbeld.

De invulling (ritprijs, type voertuig, organisatievorm etc.) laat de gemeente over aan de initiatiefnemers. Wel stelt de gemeente kaders binnen haar subsidieregeling. De gemeente ondersteunt initiatieven bij vragen over stalling, financiering, samenwerking etc.

Subsidie
In de subsidieregeling is een maximum bijdrage per rit vastgesteld. Voor startende initiatieven is dit bedrag hoger. De subsidie wordt deels gefinancierd uit het budget om Openbare Ruimte te verbeteren en deels vanuit Zorg. De Vervoerregio Amsterdam gaf inliggende gemeenten tijdelijk subsidie om vrijwilligersvervoer te ondersteunen, en evalueert of zij hiermee door wil.

Relatie Wmo-vervoer
Vullen elkaar aan. Het volume van het Wmo-vervoer is uiteraard vele male hoger (circa factor 25). Vrijwilligersvervoer onderscheidt zich door korte ritten binnen de eigen buurt en vervoer voor mensen voor wie persoonlijk contact, flexibiliteit en enige begeleiding belangrijk is.

In Amsterdam is er op kleine schaal sprake van samenwerking tussen de Wmo-vervoerder en vrijwilligersvervoer. De vervoerder kan bijvoorbeeld vervangend vervoer verzorgen als de vrijwillige vervoersdiensten met pech komen te staan. Binnenkort start mogelijk een pilot waarbij enkele werknemers van de vervoerder kunnen re-integreren bij een vrijwillige vervoersdienst. De gemeente stuurt hierop, onder andere in de tender voor het Wmo-vervoer.

5.2 Voorbeeld Groningen

Welmobiel in Groningen

Door wie: Stichting Welmobiel
Aanbod: Deur-tot-deurvervoer, met focus op vervoer binnen de eigen wijk
Waar: Zes wijken in Groningen. In andere wijken wordt wijkvervoer georganiseerd door andere stichtingen
Voertuigen: Tien voertuigen; elektrische auto's en 8-persoonsbussen
Sinds wanneer: 2018
Vrijwilligers: Ca. 50 vrijwilligers; een mix van gepensioneerden en mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Laatstgenoemden krijgen begeleiding richting betaald werk.



Relatie OV
Incidenteel worden passagiers naar het station of de pont gebracht, veruit de meeste ritten zijn van deur tot deur.

Tips voor andere gemeenten
Sinds 2024 werken gemeente Amsterdam en het RCOAK (vermogensfonds) samen op het thema vrijwilligersvervoer. Het RCOAK is co-financier van veel Amsterdamse vervoersdiensten en trekt ook samen op met de gemeente bij de organisatie van een jaarlijkse kennis en netwerkbijeenkomst voor alle initiatieven uit de stad. Een dergelijke samenwerking zorgt voor breed draagvlak en maakt innovatie mogelijk.

Contactpersoon
Willem van Waas, beleidsadviseur openbaar en sociaal vervoer gemeente Amsterdam.
Mail: w.van.waas@amsterdam.nl

Passagiers: ca. 21.000 instappers per jaar
Bijzonderheden:

- Museumshuttle in samenwerking met het Groninger Museum
- Dagelijks schoolvervoer van kinderen uit een COA-locatie

Financiering: ritinkomsten, gemeentelijke subsidie, fondsenwerving en samenwerking met maatschappelijke partners
Meer informatie: welmobiel.nl

Interview gemeente Groningen

Meerwaarde

Wij zien Welmobiel en de andere wijkvervoersdiensten als een extra vervoersoptie en als een vorm van sociale verbinding. Mensen letten op elkaar en komen elkaar tegen in de wijk. Dit past bij diverse beleidsprogramma's onder andere rond sterke wijken, inclusiviteit, gelijke kansen voor iedereen, (duurzame) mobiliteit en ouderen.

Rol gemeente

Gemeente Groningen is bezig met het ontwikkelen van kaders ten aanzien van het wijkvervoer. Het wijkvervoer groeit en ontwikkelt zich sterk. Om ervoor te zorgen dat het een passende en waardevolle plek binnen het totale vervoersaanbod blijft innemen, stellen we kaders op. Deze kaders moeten bijdragen aan een positieve ontwikkeling van het wijkvervoer en tegelijkertijd de bewegingsvrijheid van minder zelfredzame inwoners bevorderen. De rol van de gemeente zien wij als faciliterend en ondersteunend. De gemeente kan bijvoorbeeld ondersteunen door mee te denken over de inhoud, het netwerk te vergroten en te helpen bij fondsaanvraag.

Relatie met Wmo-vervoer

Het Groningse wijkvervoer door vrijwilligers fungeert als voorliggende voorziening voor het Wmo-vervoer, de nadruk ligt daarbij op de korte ritten binnen de wijk. Het wijkvervoer draagt ook bij aan een stukje zorg 'achter de voordeur'. Het persoonlijke contact met de vrijwilliger en de begeleiding vanuit het wijkvervoer is van



grote meerwaarde voor de kwetsbare inwoners in onze wijken.

Relatie met openbaar vervoer

We stimuleren het wijkvervoer om naar de mobiliteits-hubs te rijden zodat mensen verder kunnen reizen met het OV. Tegelijkertijd zien we in de praktijk dat veel mensen die gebruik maken van het wijkvervoer de behoefte hebben om rechtstreeks naar de gewenste bestemming te rijden. Gezien de doelgroep is dat niet zo verwonderlijk.

In de nieuwe aanbesteding Publiek Vervoer (vanaf 2026) is er volop aandacht voor de verdergaande integratie van verschillende mobiliteitsvormen, zoals het OV, Wmo-vervoer en ook wijkvervoer door vrijwilligers. Het OV-bureau Groningen Drenthe is hier nauw bij betrokken.

Subsidie

Er is vanuit de gemeenteraad een apart, jaarlijks budget beschikbaar gesteld voor het wijkvervoer. Het is onderdeel van het coalitieakkoord. Het blijft dus afwachten wat de invloed gaat zijn van de gemeenteraadsverkiezingen.

Tips voor andere gemeenten

De kracht van het wijkvervoer zit in het wijkinitiatief zelf. Ondersteun de initiatieven zoveel mogelijk, mits dit aansluit bij de gemeentelijke kaders. Wij kiezen ervoor om niet te veel te sturen, omdat dit volgens ons ten koste gaat van de kracht van het initiatief.

Contactpersoon

Koen Olde Monnikhof, beleidsmedewerker stadsontwikkeling gemeente Groningen.

Mail: koen.olde.monnikhof@groningen.nl

5.3 Voorbeeld Oisterwijk

Parelcabs in Oisterwijk

Door wie: Stichting Verbindend Vervoer Oisterwijk

Aanbod: Deur-tot-deurvervoer binnen de gemeente voor kwetsbare inwoners met een vervoersprobleem.

Waar: Gemeente Oisterwijk. In enkele kernen wordt door seniorenverenigingen ook vervoer aangeboden door chauffeurs met eigen auto.

Voertuigen: Twee elektrische auto's

Sinds wanneer: 2019

Passagiers: Ongeveer 6.500 instappers per jaar

Vrijwilligers: Ruim 40, allen vrijwilligers

Bijzonderheden:

- Gestart in samenwerking met een taxibedrijf dat de planning en voertuigen leverde; deze samenwerking is inmiddels beëindigd
- Provincie Noord-Brabant stimuleert kennisdeling en samenwerking tussen vervoersinitiatieven in de provincie



Financiering: Gemeentelijke subsidie (hoogte bepaald in overleg, op basis van behoefte), ritbijdragen, eenmalige bijdrage van de provincie

Meer informatie: verbindendvervoer.nl

Interview gemeente Oisterwijk

Meerwaarde

De Parelcabs voorzien echt in een behoefte. De stichting speelt in op de behoefte naar vervoer voor ouderen en kwetsbare inwoners waarbij de chauffeurs en de planners de tijd kunnen nemen. Als gemeente zijn wij er heel positief over.

Rol gemeente

Vooral faciliterend, door het verstrekken van subsidie. Soms denkt de gemeente ook mee, er is regelmatig overleg. De onderlinge relatie is goed, er is een goede basis om samen te werken. Het aanbod van de stichting past heel goed bij het gemeentelijk beleid rond ondersteuning van kwetsbare ouderen.

Relatie met Wmo-vervoer

Oisterwijk beschouwt vrijwilligersvervoer als een voorliggende voorziening. Het is laagdrempeliger, er is bijvoorbeeld geen indicatie voor nodig. De toeleiding gaat wel via de gemeente. Het Wmo-vervoer in de gemeente loopt ook goed, het vult elkaar aan.

Relatie met openbaar vervoer

De provincie Noord-Brabant zet steeds meer in op hubs en flexibele vormen van vervoer. Fijnmazig openbaar vervoer neemt naar verwachting verder af. Vooral voor de toekomst is het goed denkbaar dat vrijwilligersvervoer ook een grotere rol gaat spelen in het toe leiden naar openbaar vervoer (dus vervoer van en naar station, halte of hubs).

Subsidie

Subsidie wordt gefinancierd vanuit de regeling 'Inwoners doen mee'. Dit is een stimuleringsregeling voor activiteiten en initiatieven om inwoners mee te kunnen laten doen aan de samenleving en om eenzaamheid te verminderen.

Tips voor andere gemeenten

Laat een stichting of vereniging doen waar ze goed in zijn. Als het klopt met de doelen van de gemeente, geef dan vertrouwen en commitment. Zorg dat inwoners zo laagdrempelig mogelijk terecht kunnen bij een vervoersinitiatief. Dus geen ingewikkelde toegang door de gemeente.

Contactpersoon

Jurgen van Gool, beleidsadviseur Wmo en toegang

Mail: jurgen.vangool@oisterwijk.nl

5.4 Voorbeeld Rotterdam

Wijkbussen in Rotterdam

Door wie: Wijkbusorganisaties (stichtingen)
Aanbod: Deur-tot-deurvervoer voor 55-plussers binnen het gebied, met ruimte voor rollator en rolstoel.
Waar: Alle gebieden van Rotterdam
Voertuigen: Bussen en personenauto's (eigen wagenpark of lease gemeente)
Sinds wanneer: De meeste wijkbussen zijn opgericht in de jaren '80 en '90.
Passagiers: ca 112.000 instappers (2024)
Vrijwilligers: Wijkbussen worden gerund door vrijwilligers met 1 betaalde coördinator
Bijzonderheden:

- Vervoer is beperkt tot het eigen gebied, met enkele uitzonderingen voor belangrijke bestemmingen zoals ziekenhuizen.
- Oorspronkelijk waren de wijkbusorganisaties allemaal zelfstandige initiatieven. Inmiddels zijn sommige ondergebracht bij een zorg-/welzijnsorganisatie of overgenomen door een andere wijkbusorganisatie.

Financiering: Gemeentelijke subsidie, sponsoring, deelnemersbijdragen en ritbijdragen.

Enkele voorbeelden:
wijkbus-alexander.nl
belbus-his.net
wijkbushoogvliet-pernis.com
wijkbus.nl
wijkbuscharlois.nl
wbgij.nl



Interview gemeente Rotterdam

Meerwaarde
Rotterdamers die gebruik maken van de wijkbus zijn er ontzettend blij mee. Het is bijzonder dat in alle gebieden van Rotterdam de wijkbus beschikbaar is. Het vervoer heeft duidelijk ook een sociale functie. Niet alleen voor de passagiers maar ook voor de chauffeurs en andere vrijwilligers (callcenter / monteurs). We zijn er trots op dat het nog steeds lukt om voldoende vrijwilligers te vinden. Opvolging binnen het bestuur blijft wel een aandachtspunt.



Rol gemeente
De gemeente Rotterdam vervult een faciliterende, stimulerende én regisserende rol. De wijkbus-organisaties ontvangen een subsidie die exclusief bedoeld is voor wijkbusvervoer. Bij het vaststellen van de hoogte kijkt de gemeente wat nodig en redelijk is; aanvullende fondsenwerving door de organisaties is niet vereist. Daarnaast stimuleert de gemeente actief dat er in elk gebied een wijkbus beschikbaar is, en zoekt indien nodig zelf een uitvoerende partij. Ook stelt de gemeente duidelijke kaders: zo zijn de ritprijs, de deelnemersbijdragen en het werkgebied (beperkt tot het eigen gebied, met enkele uitzonderingen) vastgesteld door de gemeente.

Relatie Wmo-vervoer
We zien het wijkvervoer als voorliggende voorziening. We verwijzen mensen die een vervoersindicatie aanvragen bij de Wmo actiever naar de wijkbus-organisaties.

Relatie met openbaar vervoer
We verwachten dat de relatie met het OV in de toekomst belangrijker wordt. De metropoolregio is bezig met het thema publiek vervoer. Zij willen meer op regionaal niveau organiseren, ook sociaal vervoer en vrijwilligersvervoer worden daarbij genoemd. Hierover is nog geen beleid vastgesteld.

5.5 Voorbeeld Wijk bij Duurstede

De Wijkse Dienst in Wijk bij Duurstede

Door wie: Stichting De Wijkse Dienst
Aanbod: Deur-tot-deurvervoer binnen de gemeente
Waar: Gemeente Wijk bij Duurstede (inclusief de kernen Cothen en Langbroek)
Voertuigen: Zes elektrische auto's en een rolstoelbus
Sinds wanneer: 2019
Passagiers: Ongeveer 20.000 instappers per jaar (2024)
Vrijwilligers: Circa 65 chauffeurs
Bijzonderheden:

- De Wijkse Dienst rijdt ook op zaterdag
- Tijdens de coronapandemie heeft De Wijkse Dienst extra diensten geleverd, zoals het bezorgen van voedselpakketten.

Financiering: Vooral uit ritinkomsten en fondsen (met name voor de aanschaf van voertuigen). Er is geen subsidie van de gemeente. De belangrijkste bron van inkomsten is de vergoeding die zij krijgen voor dagbestedingsritten. Voor de Wmo-dagbestedingsritten krijgen zij een vergoeding van de gemeente, voor de WLZ-dagbesteding declareren zij bij de dagbestedingsorganisaties.

Meer informatie: dewijksedienst.nl

Subsidie
De subsidie van de gemeente wordt betaald vanuit het budget voor maatschappelijke ontwikkeling.

Tips voor andere gemeenten
Het kan nodig en waardevol zijn om je als gemeente ook in te zetten voor collectieve opgaven waar de wijkbusorganisaties mee zitten, bijvoorbeeld de voertuigelektrificatie, de werving van personeel en de marketing.

Contactpersoon: Jacomine de Kluijver, beleidsadviseur welzijn
Mail: jcw.dekluijver@rotterdam.nl



Interview gemeente Wijk bij Duurstede

Meerwaarde

Als gemeente zijn we erg blij met de Wijkse Dienst. Het OV binnen onze gemeente is voor senioren niet optimaal. Bushaltes zijn niet voor iedereen op loopafstand en er is geen andere vorm van openbaar vervoer, zoals een treinstation. Door de Wijkse Dienst zijn inwoners meer mobiel, zelfstandig en kunnen ze blijven participeren in de samenleving. Dit draagt bij aan ons Wmo-beleid, waarin participatie in de samenleving centraal staat. De Wijkse Dienst is van grote meerwaarde voor de gemeente.

Rol gemeente

De rol van de gemeente Wijk bij Duurstede is financieel faciliterend. Daarnaast ondersteunend en meedenkend bij vraagstukken. Er is een contactpersoon voor de Wijkse Dienst die eventuele vragen binnen de gemeente uitzet.

Relatie Wmo-vervoer

De gemeente verwijst naar de Wijkse Dienst wanneer inwoners een vervoersbehoefte hebben binnen de gemeente, ook wanneer zij minder mobiel zijn. De Wijkse Dienst heeft ook een rolstoelauto, waardoor zij ook mensen in een rolstoel kunnen vervoeren. Daarnaast is het voor zowel inwoners als de gemeente goedkoper wanneer inwoners gebruik maken van de Wijkse Dienst. Ook is de Wijkse Dienst sneller dan het Wmo-vervoer. Indien inwoners een vervoersbehoefte hebben buiten de gemeente, en voldoen aan de eisen om voor een Wmo-pas in aanmerking te komen, kunnen zij deze aanvragen. Dit vervoer wordt door een contractvervoerder uitgevoerd.

Subsidie

In het verleden hebben we subsidie verstrekt, maar deze is komen te vervallen doordat we de financiering op een andere manier hebben geregeld. Het dagbestedingsvervoer in onze gemeente wordt grotendeels uitgevoerd door de Wijkse Dienst. Voor de Wijkse Dienst biedt dit zekerheid qua inkomsten en voor dagbestedingsaanbieders is het fijn dat de Wijkse Dienst dit vervoer uitvoert. De Wijkse Dienst heeft op deze manier toch financiële zekerheid. Bij de nieuwe inkoop van begeleiding (waar ook dagbesteding en dagbestedingsvervoer onder valt), gaat onze voorkeur ernaar uit dat de Wijkse Dienst het vervoer van alle Wmo-zorgaanbieders binnen onze gemeente gaan oppakken. Vanaf 2027 moeten de nieuwe contracten hiervoor ingaan.

Tips voor andere gemeenten

Laat de ritten voor het Wmo dagbestedingsvervoer uitvoeren door vrijwilligersvervoer. Voor gemeenten is dit financieel aantrekkelijk, want het is goedkoper en je ondersteunt de vrijwillige vervoersorganisatie hier ook mee.

Contactpersoon

Yvonne Eberveld, beleidsadviseur sociaal domein

Mail: y.eberveld@wijkbijduurstede.nl

Bedankt

Dank aan alle contactpersonen van gemeenten en vervoersdiensten voor hun openheid en inhoudelijke bijdrage aan dit hoofdstuk.



6. Veelgestelde vragen



Vrijwilligersvervoer roept bij gemeenten regelmatig vragen op. Is het wel betrouwbaar? Hoe zit het met de veiligheid? In dit hoofdstuk beantwoorden we veel gestelde vragen, gebaseerd op ervaringen van vervoersinitiatieven in het hele land.

6.1 Is vrijwilligersvervoer betrouwbaar?

Een veelgehoorde zorg is: kun je op vrijwilligersvervoer rekenen? Staan mensen straks niet tevergeefs te wachten? Onze ervaring is: vrijwilligersvervoer is over het algemeen juist heel betrouwbaar. Vrijwilligers nemen hun rol serieus en zijn vaak juist heel gemotiveerd om betrouwbaar te zijn, ook als dit flexibiliteit of extra tijd van hen vraagt. Natuurlijk zijn er risico's, zoals de beschikbaarheid van vrijwillige chauffeurs op de lange termijn. Maar dat geldt evenzo voor contractvervoer.

6.2 Hoe is de veiligheid geregeld bij vrijwilligersvervoer?

Veiligheid is een belangrijk onderwerp. Onze ervaring is dat hier veel aandacht voor is bij vervoersdiensten. Vaak is er een uitgebreide toelatingsprocedure, inclusief een rijtest en een inwerk- en opleidingstraject. Ons advies: ga in gesprek, stel vragen, maar leg niet op voorhand eisen op. Veel diensten hebben dit goed geregeld. Neem hun expertise serieus. Als gemeente kun je nieuwe initiatiefnemers adviseren om gebruik te maken van de expertise bij bestaande vrijwillige vervoersdiensten elders. Veel vervoersdiensten hebben instructies over inwerken, werkwijze en veiligheid op papier staan.

6.3 In onze gemeente is (nog) geen vrijwilligersvervoer. Wat kunnen we doen?

Begin niet met een plan, maar met een verkenning. Je hoeft nog niet precies te weten wat je wilt. Verdiep je eerst in de behoefte: wat speelt er, waar lopen mensen tegenaan, en zijn er al inwoners of organisaties die hiermee bezig zijn? Vraag het zowel aan bewoners, als aan organisaties die dicht bij de doelgroep staan – zoals wijkteams, ouderenorganisaties of scholen.

Betrek mogelijke initiatiefnemers zo vroeg mogelijk. Vrijwilligers willen geen uitvoerders zijn van een kant-en-klaar gemeentelijk plan. Laat zien dat je als gemeente iets wil en mensen zoekt die hierover mee willen denken – bijvoorbeeld via een oproep of artikel in de lokale krant of op de gemeentelijke website.

Sommige gemeenten kiezen ervoor om een kwartiermaker of projectleider in te zetten om dit proces te begeleiden: het onderzoek naar de behoefte én het vroegtijdig betrekken van mogelijke kartrekkers.

Bezoek ook voorbeelden in het land: er zijn veel inspirerende initiatieven. En mocht je er toch niet uitkomen, dan kun je altijd het Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer bellen – we denken graag mee.



6.4 Wat kunnen we leren van initiatieven die gestopt zijn?

De meeste vrijwilligersvervoersdiensten draaien goed en juist omdat de passagiers zo blij zijn is stoppen vaak niet aan de orde. Toch zijn er ook voorbeelden van initiatieven die wel zijn gestopt. Daaruit zijn belangrijke lessen te trekken.

Soms sluit een dienst niet aan bij de behoefte, bijvoorbeeld doordat er te veel vanuit een vooraf bedachte vorm is gedacht. Ook komt het voor dat initiatiefnemers onvoldoende ervaring of organisatiekracht hebben. Een andere oorzaak ligt bij interne problemen: een ruzie in het bestuur, of een tekort aan nieuwe vrijwilligers.

De belangrijkste lessen:

- Sluit aan bij de vraag, ga niet uit van een vooraf bedachte vorm
- Ondersteun initiatiefnemers, ook in organisatie en continuïteit
- Ga als gemeente in gesprek, niet sturen op basis van aannames of beleid alleen
- Denk vanaf het begin na over de financiering voor de langere termijn, alleen een startsubsidie is niet voldoende
- Geef initiatieven tijd om te groeien. Veel initiatieven hebben echt wel twee jaar nodig om goed te draaien en genoeg passagiers en vrijwilligers te vinden

Daarnaast zijn er diensten die stoppen door een conflict met de gemeente. Denk bijvoorbeeld aan eisen bij een gemeentelijke fusie (uitbreiding naar andere dorpen). Als daar geen gesprek of maatwerk tegenover staat, kan dat het einde betekenen van een goedlopende dienst.

Tot slot zijn er initiatieven die goed starten, maar stoppen omdat het niet lukt om na een startsubsidie voldoende structurele financiering te vinden.



6.5 Wat is de rol van gemeenten bij buurtbussen?

Buurtbussen maken deel uit van het openbaar vervoer en vallen onder de verantwoordelijkheid van de concessiehouder: een provincie of een vervoerregio. Ze worden gereden door vrijwilligers en bedienen veelal gebieden of wijken waar reguliere buslijnen niet rendabel zijn. De eerste buurtbussen ontstonden in de jaren 80 en 90 vooral in landelijke gebieden. De laatste jaren zien we ze ook vaker in stadswijken, zoals in delen van Dronten, Kampen en Amersfoort.

Hoewel buurtbussen formeel geen gemeentelijk vervoer zijn, kunnen gemeenten wel een rol spelen in het ontstaan en behoud ervan. Bijvoorbeeld door mee te denken over de route. Een buurtbus kan ook bijdragen aan het beperken van de kosten voor het Wmo-vervoer. Voor sommige reizigers die anders gebruik zouden maken van Wmo-vervoer, biedt een fijnmazige buurtbus een goed alternatief. Vanuit die gedachte verstrekken sommige gemeenten een

waarderingssubsidie aan de buurtbusvereniging, die bijvoorbeeld gebruikt kan worden voor iets extra's voor de vrijwilligers (vergoeding reiskosten, jaarlijkse barbecue etc.). Ook zetten enkele gemeenten een kwartiermaker in om de opstartfase van een buurtbusproject te begeleiden. Dit blijkt effectief, omdat het opzetten van een buurtbus veel regelwerk vraagt waar vrijwilligers niet altijd ervaring mee hebben.

6.6 Hoe verhoudt vrijwilligersvervoer zich tot dagbestedingsvervoer?

Vrijwilligersvervoer speelt in veel gemeenten een rol bij het vervoer naar de dagbesteding. De precieze verhouding hangt sterk af van hoe het dagbestedingsvervoer is georganiseerd – en daarin bestaan in grote lijnen twee modellen:

1. Gemeenten die Wmo-dagbesteding aanbesteden inclusief vervoer

In dit model is de dagbestedingsaanbieder ook verantwoordelijk voor het vervoer van de deelnemers en krijgt hiervoor geld van de gemeente. Sommige organisaties organiseren dit vervoer zelf (bijvoorbeeld met een eigen busje en eigen vrijwillige chauffeurs), anderen werken samen met vrijwilligersvervoer in de regio. Voor een vrijwilligersvervoersdienst kan dit aantrekkelijk zijn omdat het zorgt voor goed planbare ritten en vaste ritinkomsten. Het kan ook zijn dat de vraag te groot is en dat een vervoersdienst te weinig capaciteit heeft of dat het niet bij hun missie past.

2. Gemeenten die Wmo-dagbestedingsvervoer zelf organiseren

In deze situatie sluit de gemeente aparte contracten af voor het vervoer van en naar de dagbesteding, meestal met een professionele vervoerder. Toch kan ook vrijwilligersvervoer hier een aanvullende rol spelen. Soms verzorgt een vrijwilligersdienst het vervoer naar één of meer dagbestedingslocaties, gefinancierd vanuit de gemeentelijke subsidie. Een andere mogelijkheid is dat vrijwilligersvervoer wordt ingezet voor specifieke deelnemers, bijvoorbeeld mensen die ver buiten de route wonen of op afwijkende tijden gehaald en gebracht moeten worden. In zulke gevallen biedt vrijwilligersvervoer juist dat beetje maatwerk dat anders ontbreekt.

Een aandachtspunt in dit geheel is de gemeentelijke financiering. Soms stellen gemeenten als eis dat door hen gesubsidieerde vrijwilligersdiensten géén of slechts beperkt dagbestedingsritten uitvoeren, omdat dit anders tot dubbele subsidie kan leiden. Vanuit financieel oogpunt is dat begrijpelijk, maar het kan in de praktijk botsen met de behoefte van de doelgroep en de flexibiliteit van de vervoersdienst.

Kortom: vrijwilligersvervoer is geen vervanging van dagbestedingsvervoer, maar kan aanvullend en ondersteunend zijn. Een open gesprek tussen gemeente, zorgaanbieders en vervoersdiensten helpt om samen de juiste balans te vinden. Het Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer heeft een aparte publicatie gemaakt over dagbestedingsvervoer voor zorgaanbieders die ook interessant kan zijn voor gemeenten Deze is op te vragen via de website of mail.



Colofon



Uitgave: juni 2025

Inhoud en tekst

Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer, Marieke Boon

Fotografie

Shirley Brandeis en Marije Kuiper Photography

Grafisch ontwerp

Lunette Design

Illustraties

Inktvisie

In opdracht van

Vervoer voor Elkaar

vervoer-voor-elkaar.nl

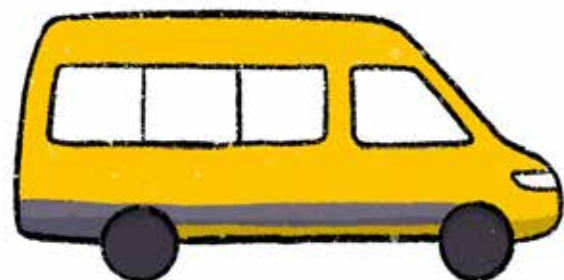
Stichting Vervoer voor Elkaar

Vervoer voor Elkaar is een (35-jarige) onafhankelijke stichting die de mobiliteit binnen haar mogelijkheden wil bevorderen. Vervoer voor Elkaar staat voor het mogelijk maken van vervoer voor iedereen, op een verantwoorde manier. Wij werken samen met professionele organisaties en adviseren, ondersteunen en (mede)financieren bij onderzoeken en projecten op het gebied van vervoer en doen dit vanuit een Visie:

Mobiliteit is een grondrecht

Vervoer voor Elkaar vindt dat mobiliteit de kwaliteit van leven van mensen verbetert en daarvoor zijn goede vervoersmogelijkheden een must. Door bezuinigingen en een terugtrekkende overheid zijn en gaan er vele en grote gaten vallen in bestaande vervoersvoorzieningen. Vervoersarmoede en daardoor ook vereenzaming zijn risico's die op de loer liggen.

Vrijwilligersvervoer voorziet steeds meer in de behoefte om de mobiliteit te bevorderen en in stand te houden.



Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer

Het Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer is een kennisinstituut op het gebied van vrijwilligersvervoer. Wij doen onderzoek en geven advies aan overheden, vrijwillige vervoersdiensten en vervoerders. Ook hebben wij diverse publicaties uitgebracht.

kenniscentrumvrijwilligersvervoer.nl



Met dank aan

Bestuur Stichting Vervoer voor Elkaar

Bestuur buurtbus 526 en 505 – Provincie Utrecht

Diana van Hese – RMC

Etske Muis – Stichting De Wijkse Dienst

Femke Nannes – Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer

Frits Roelfsema

Jan van Selm – DOVA

Jan-Derk van 't Rot – MU Consult

Jacomine de Kluijver – Gemeente Rotterdam

Jolanda den Haan – Gemeente Kampen

Joske van Lith – ANWB AutoMaatje

Jurgen van Gool – Gemeente Oisterwijk

Karin Köster – In de Weer

Koen Olde Monnikhof – Gemeente Groningen

Lars Meijer – Provincie Noord-Brabant

Lucia Lelieveld – Woej

Marc Seij – Gemeente Rotterdam

Martin Assink – Welmobiel

Merel Boon – Stadsmadelief

Netty Baartman-G4

René Jansen – Stichting Verbindend Vervoer Oisterwijk / De Parelcabs

Rianne Winkler – Vervoersservice Kampen

Rob Plooy – Keolis

Suzanne Kooij – RCOAK

Willem van Waas – Gemeente Amsterdam

Wilma van Ankeren – Stichting Tuindorp Oostzaan Leeft

Yvonne Eberveld – Gemeente Wijk bij Duurstede

Disclaimer

Deze uitgave is met veel zorg samengesteld. Er kunnen geen rechten aan ontleend worden. Teksten, foto's en illustraties uit deze publicatie mogen niet worden gekopieerd of overgenomen zonder toestemming van de auteur. Mocht u een fout tegenkomen, dan horen wij dit graag via marieke@kenniscentrumvrijwilligersvervoer.nl.

