

ONDERNEMINGSPLAN

Stichting Seniorenbus Ouderen In Regie i.o.



De belangrijkste doelstelling van Seniorenbus is het voorkomen en bestrijden van eenzaamheid en het bevorderen van maatschappelijke participatie en sociale contacten tussen (kwetsbare) ouderen.

Auteur: Kees de Waal
Augustus 2020

Inhoudsopgave

1.0	Inleiding	3
2.0	Probleem	3
3.0	Oplossing	3
4.0.	Waarom nu?	4
5.0.	Beoogde doel	4
5.1	Doelstelling	4
5.2	Doelgroep	4
6.0	Beschrijving verschillende bedrijfsmodellen	5
6.1	Senioren bus Vught	5
6.2	BoodschappenPlusbus Sint Michielsgestel	5
6.3	Wensauto St-les	5
6.4	ANWB automaatje	5-6
6.5	Zilver Expres	6
6.6.	BoodschappenPlusbus via Ouderenfonds	6
6.7	Stichting Mobiliteit Voor iedereen	6-7-8
6.8	Toelichting op concept van voorkeur	8
7.0.	Organisatie	8
7.1	Naamstelling Stichting i.o.	8
7.2	Bestuur	8-9
7.3	Personele invulling	9
7.3.1	Functie Coördinator	9
7.3.2	Functie Rittenplanner	9
7.3.3	Programmamaker	9
7.3.4	Functie chauffeur	9
7.3.5	Functie begeleider	9
7.4	Kantoorruimte	10
7.5	Parkeergelegenheid	10
7.6	Aanmelding vervoer	10
8.0.	PR en Communicatie	10
9.0	Evaluatie	11
10.0	Tijdspad	12
11.0	Fondsenwerving	12
12.0	Financieel overzicht	13
13.0	Toelichting dekkingsplan	13-14
14.0	Samenvatting en conclusie	14

1.0 Inleiding

Coöperatie Ouderen in Regie is opgericht in oktober 2019 en heeft als doelstelling "het bevorderen van de eigen regie van senioren op het gebied van wonen, welzijn en zorg". Uit diverse signalen en eigen onderzoek blijkt dat het personenvervoer voor senioren binnen de gemeente Boxtel als onvoldoende kan worden gekenmerkt. Daarom is besloten tot een aparte werkgroep met als doel het realiseren van een eigen Seniorenbus bestemd voor de gemeente Boxtel, inclusief Lennisheuvel, Liempde en Esch, waarbij senioren tegen een laag tarief van deur tot deur gebracht worden.

2.0. Probleem

Door de stijgende levensverwachting, een toenemende vergrijzing en het wegvallen van verzorgingshuizen worden mensen gedwongen om langer thuis te blijven wonen. Door de minder beschikbare mantelzorgers en toenemende krapte van zorgmedewerkers dreigt een grote groep (kwetsbare) senioren in een isolement te raken en verliezen hierdoor vaak een deel van hun sociale contacten. Het verlies hiervan bevordert gevoelens van isolement en eenzaamheid. Veelal zijn deze mensen door lichamelijke achteruitgang vaak minder mobiel en onzeker. Voor vervoer zijn zij hierdoor meestal afhankelijk van derden.

Voor Boxtel geldt de volgende prognose betreft bevolkingsgroei en samenstelling tussen nu en 2040.

- Aantal inwoners daalt van 30.600 naar 30.200;
- De groep 65+ groeit van 6.700 naar 9.200 en is meer dan 30% van het totale aantal inwoners;
- De groep 80+ groeit van 1.500 naar 3.500;
- De groep 75+ groeit van 2.700 naar 5.400;
- Het aantal mensen met dementie neemt met bijna 100% toe naar 1.000; 80% hiervan woont in de toekomst thuis;
- De verwachting is dat het aantal beschikbare mantelzorgers daalt met 70%.

Uit recent onderzoek blijkt onder meer:

- 54% van de 75+ zich eenzaam voelt, waarvan 11% zeer eenzaam;
- 13% van de mantelzorgers voelt zich overbelast;
- 85% van de ouderen geeft aan zo lang mogelijk thuis te willen blijven wonen.

3.0 Oplossing

De Seniorenbus is een lokale vervoersdienst bestemd voor (kwetsbare) ouderen, die individueel of in groepsverband en veelal onder begeleiding van vrijwilligers vervoer en activiteiten organiseert. Kerntaak van de dienst is het vervoer van deur tot deur tegen een laag betaalbaar tarief. Als aanvulling kunnen daarnaast groepsuitjes worden georganiseerd, waardoor nieuwe sociale contacten kunnen worden opgebouwd.

Door gebruik te maken van de Seniorenbus worden ouderen uit hun isolement gehaald en kunnen onderlinge sociale contacten worden bevorderd. Het bijvoorbeeld gezamenlijk boodschappen doen en het ondernemen van activiteiten zijn daarbij niet het doel, maar het middel om ouderen uit hun isolement te halen.

4.0 Waarom nu?

Inwoners kunnen in de huidige situatie gebruik maken van de volgende vervoersmogelijkheden:

- Regiotaxi is alléén toegankelijk met een Wmo indicatie;
- Zilver Expres met mogelijkheid van deur tot deur vervoer;
- Buurtbus via vaste opstapplaatsen en rijdt alléén vaste routes.

Tijdens diverse bijeenkomsten georganiseerd door Stichting Ouderen In Regie (OIR) bestemd voor de doelgroep senioren werd regelmatig aangegeven dat bovengenoemde vervoersmogelijkheden als onvoldoende worden ervaren. Bij het meedoen aan o.a. activiteiten in de gemeenschapshuizen of het gaan naar de eetpunten in Boxtel is regelmatig het vervoer een probleem. Als wenselijk wordt gezien een comfortabel en flexibel vervoer van deur tot deur, tegen een laag tarief met de mogelijkheid tot het meenemen van een rollator.

Om deze redenen is besloten tot een werkgroep voor het realiseren van een passende vervoersmogelijkheid. Landelijk is dit initiatief niet nieuw. In den Haag is in 1992 al een dergelijk aanbod met begeleiding van vervoer gestart en bleek direct al een grote succesformule te zijn. Veel gemeenten gaven gevolg aan dit initiatief, veelal met een eigen invulling van deze formule. Het Nationaal Ouderenfonds besloot in 2006 om landelijk een eigen franchise formule van een BoodschappenPlusbus (BPB) te introduceren. In 2019 waren al 103 gemeenten, die volgens deze formule vervoer aanbieden. Ook in de omliggende gemeenten als Vught en Sint Michielsgestel is senioren vervoer actief.

5.0 Beoogde doel

5.1 Doelstelling

Het doel van de lokale Seniorenbus is het voorkomen en terugdringen van eenzaamheid onder senioren en het bevorderen of behouden van hun sociale contacten en maatschappelijke participatie, waardoor senioren langer zelfstandig in de eigen leefomgeving kunnen blijven wonen. De diensten van de Seniorenbus komen concreet tegemoet aan de behoefte van ouderen. Het aanbieden van betaalbare diensten en collectieve activiteiten met begeleiding en vervoer, leidt er toe dat ouderen zich weer buitenshuis kunnen begeven en daardoor meer in contact komen met andere mensen.

5.2 Doelgroep

Tot de doelgroep behoort iedereen met een hulpvraag. Dit zijn veelal ouderen vanaf 55 jaar die onafhankelijk willen zijn. Daarnaast behoefte hebben aan sociale contacten maar over weinig contacten beschikken en hierdoor dreigen te vereenzamen. Ook door psychosomatische problematiek niet langer in staat zijn de volledige regie over hun eigen bestaan te voeren of minder mobiel zijn en zich onveilig voelen op straat. Door het ontbreken van passend vervoer kunnen zij niet meer zelfstandig boodschappen doen of andere activiteiten ondernemen. Door de inzet van de Seniorenbus kunnen ouderen langer zelfstandig blijven wonen en worden mogelijk hierdoor zwaardere hulp- en zorgverlening en/of opname in zorginstellingen uitgesteld. De Seniorenbus is bestemd voor zowel ouderen die zelfstandig of bijvoorbeeld in een woonvorm verblijven. Door ouderen een laagdrempelige dienst aan te bieden, zoals bijvoorbeeld het samen boodschappen doen; worden nieuwe contacten gelegd, kunnen vriendschappen ontstaan en worden ouderen in staat gesteld om volwaardig deel uit te blijven maken van de samenleving. Ook cliënten die gebruik maken van voorzieningen als dagbesteding en dag verzorging kunnen zich aanmelden voor vervoer.

6.0 Beschrijving verschillende soorten bedrijfsmodellen

De werkgroep heeft verschillende bedrijfsmodellen onderzocht en tevens een tweetal werkbezoeken gebracht aan Vught en Sint Michielsgestel. De bevindingen staan hieronder in het kort beschreven.

6.1 Senioren bus Vught

Deze Stichting is al enkele jaren actief en beschikken inmiddels over een viertal eigen aangeschafte Mercedes bussen. Zij werken alléén met vrijwilligers, inclusief de coördinator. Ontvangen structureel subsidiebijdragen, donaties en giften, zoals ook een structurele bijdrage vanuit de gemeente. Het vervoerstarief bedraagt € 0.50 per enkele rit. Door de verschillende structurele financiële bijdragen en het hoge aantal vervoersbewegingen zijn zij financieel gezond. Voordelen van een bus zijn: het aantal beschikbare plaatsen en ook het in- en uitstappen gaat zonder veel problemen evenals de mogelijkheid tot het meenemen van een of meerdere rollators. Is geschikt voor vervoer van grotere groepen; bijvoorbeeld bij georganiseerde dagjes uit.

6.2 BooschappenPlusbus Sint-Michielsgestel

Per oktober 2019 is de BooschappenPlusBus van start gegaan en is gekozen voor het leasemodel met inzet van een Mercedes Sprinter, zoals deze geboden wordt volgens het concept van het Nationaal Ouderenfonds. Door de gemeente is een subsidie verleend van € 12.500.- en door de RABO bank is een bedrag van € 10.000.- beschikbaar gesteld. Er wordt gewerkt met vrijwilligers met uitzondering van de coördinator. Deze is voor 20 uur beschikbaar gesteld vanuit welzijnsorganisatie BINT. Het vervoerstarief bedraagt € 1.80 per enkele rit. Het vervoersgebied bedraagt circa 10 km rondom Sint-Michielsgestel. Voordelen van een bus zijn: het aantal beschikbare plaatsen en ook het in- en uitstappen gaat zonder veel problemen evenals de mogelijkheid tot het meenemen van een of meerdere rollators. Is geschikt voor vervoer van grotere groepen; bijvoorbeeld bij georganiseerde dagjes uit.

6.3 Wensauto St-les

De gemeenten Echt en Susteren hebben gekozen voor het lease bedrijfsmodel met inzet van een tweetal Dacia Lodgy's Stepway busjes en zijn actief vanaf 2017. Informatie over dit project is via internet opgevraagd. Het startkapitaal is verkregen vanuit subsidies, giften en donaties. Ook zij werken met vrijwilligers, inclusief coördinatoren. Door hen worden verschillende vervoerstarieven gehanteerd; afhankelijk van de bestemming. Het laagste tarief is € 1.50 per enkele rit. Over hun verdere financiële situatie is ons weinig bekend. De nadelen t.o.v. dit type busjes zijn: Maximaal 2 tot 3 personen in een beperkte ruimte. In- en uitstappen gaat moeizamer. Ruimte voor maximaal 1 rollator. Niet geschikt voor grotere groepen; bijvoorbeeld bij georganiseerde uitstapjes.

6.4 ANWB automaatje

Dit bedrijfsmodel houdt in dat aangesloten vrijwilligers met eigen auto vervoer bieden aan ouderen tegen een vast tarief per gereden kilometer. Daarnaast wordt vanuit de ANWB ondersteuning geboden bij het opzetten en uitrollen van dit bedrijfsmodel. Een van de voorwaarden is dat er een betaalde coördinator voor 20 uur per week moet worden aangesteld.

Door onze werkgroep is geïnformeerd of het een optie was dat met inzet van een eigen bus i.p.v. personenauto's aangesloten kon worden bij hun concept. Na overleg door de regiocoördinator met het hoofdkantoor in den Haag bleek dit niet mogelijk te zijn.

De nadelen t.o.v. een bus zijn: maximaal 2 personen in een beperkte ruimte. In- en uitstappen gaat moeizamer door de veelal lage instapruimte. Vervoer van een rollator zal niet altijd mogelijk zijn. Groepsuitjes behoren hierdoor niet tot de mogelijkheden.

6.5 Zilver Express

Deze voorziening is sinds april 2018 actief binnen Boxtel en biedt vervoer alléén op weekdays. Naast vaste routes is ook de mogelijkheid van vervoer van deur tot deur. Beschikt over een maximum van vier zitplaatsen. Het meenemen van een rollator behoort tot de mogelijkheden. Het vervoertarief bedraagt € 1.10 per enkele rit. Groepsuitjes met maximaal 4 personen in beperkte straal behoort tot de mogelijkheden. Een nadeel is de geringe maximum snelheid van dit voertuig als ook de weinige beschutting tijdens het vervoer. Bij navraag kon men niet aangeven hoeveel vervoersbewegingen op jaarbasis plaatsvinden.

6.6 BoodschappenPlusBus via het Nationaal Ouderenfonds

Bij de keuze voor een BoodschappenPlusBus (BPB) wordt in de overeenkomst met het Ouderenfonds duidelijk omschreven wie en waarvoor verantwoordelijk is en wat de wederzijdse verwachtingen zijn. Na het aangaan van deze overeenkomst wordt door hen op leasebasis een Mercedes Sprinter (9 zitplaatsen) à € 85.000.- beschikbaar gesteld. De leasekosten bedragen € 1595.- per maand voor de duur van 72 maanden en is inclusief BTW 21% en verzekering. Daarnaast draagt het Ouderenfonds bij in de kosten voor promotie activiteiten, zoals folders en advertenties plaatsen, etc. Ook bieden zij ondersteuning voor een succesvolle uitrol van dit concept. Verzorgen tevens de trainingen van coördinatoren van de plaatselijke organisatie. Bieden verder begeleiding en geven ook uitvoering aan ondersteunende taken, waarmee de BPB lokaal gerealiseerd en gestimuleerd kan worden. Gef profiteerd kan worden van hun landelijke naamsbekendheid en mag ook gebruik gemaakt worden van hun landelijke logo. Onderdeel van de overeenkomst is opgenomen dat het Nationaal Ouderenfonds de Seniorenbus na overleg elders in de regio kan inzetten voor georganiseerde uitstapjes.

In principe is er een leasecontract voor de duur van 6 jaar met een maandelijks aflossingsbedrag van € 1595.- Tussentijdse aflossingen tijdens de leaseperiode zijn toegestaan waardoor de maandelijkse leasekosten naar beneden kunnen worden bijgesteld.

Na afloop van het 6 jarig leasecontract is er altijd een restschuld van € 5000.- met een tweetal opties:

- Dit restbedrag wordt door ons voldaan, waarna de bus ons eigendom wordt.
- Het Ouderenfonds verkoopt de bus en de opbrengst wordt op het restbedrag in mindering gebracht. Wanneer het verkoopbedrag hoger uitvalt dan de restschuld wordt het verschil hiervan naar ons overgemaakt.
- De levensduur van een bus is gemiddeld 7 tot 10 jaar.

Voordelen voor de keuze van een bus zijn: het aantal beschikbare plaatsen en ook het in- en uitstappen gaat zonder veel problemen evenals de mogelijkheid tot het meenemen van een of meerdere rollators. Is geschikt voor vervoer van grotere groepen, zoals bijvoorbeeld bij georganiseerde dagjes uit.

6.7 Stichting Mobiliteit Voor Iedereen (MVI)

Stichting MVI is gespecialiseerd in het kopen en laten sponsoren van elektrische zorgbussen ter bestrijding van eenzaamheid onder kwetsbare groepen.

De bussen worden in bruikleen gegeven voor een periode van 60-72 of 84 maanden. MVI ontvangt een maandelijkse leasevergoeding die ver onder de aanschafprijs ligt. MVI koopt groot in, maar heeft als organisatie geen profijtbeginsel en houdt hierdoor de kosten laag. Gebruikt daarom geen dure promotiematerialen, reclamecampagnes of bedrijfspanden. Deze bedrijfsvoering zorgt voor een betaalbaar maandtarief.

Merctype Zorgbus is VW Ecrafter L3LH

- Elektrische uitvoering;
- Beschikt over 9 zitplaatsen met daarnaast voldoende laadruimte voor berging van meerdere rollators;
- Heeft stoelen i.p.v. banken waardoor een looppad aanwezig is. Dit wordt door passagiers als erg prettig en comfortabel ervaren;
- Heeft een instap aan de rechter voorzijde;

Voortijdige contractbeëindiging

Dit is mogelijk bij de overeenkomst met de duur van 72 maanden en hiervoor gelden de volgende condities:

- Voor jaar 1 en 2 geldt een kosteloos opzegtermijn van 4 maanden;
- Bij jaar 3 is dit 3 maanden;
- Bij jaar 4 is dit 2 maanden;
- Bij jaar 5 is dit 1 maand.

Werkwijze MIV

- Definiëren en identificeren, selecteren van stichtingen c.q. zorgorganisaties, die het all-in pakket "Zorgbus" op leasebasis via Stichting MIV willen afnemen;
- Sluit een overeenkomst met opdrachtgever;
- Draagt zorg voor bestelling van de Zorgbus;
- Beletteren in de gewenste huisstijl en kleurstelling;
- Aflevering van Zorgbus;
- 1^e factuur voorlooptraject betreft gebruikersvergoeding plus kosten aanbrengen gewenste logo in huisstijl met gewenste kleurstelling;
- Start acquisitie en sluiten na wederzijds overleg MVO-overeenkomsten met deelnemende bedrijven;
- Beletteren van Zorgbus met logo's van externe MVO partners;
- Feestelijke oplevering van Zorgbus, inclusief alle logo's van deelnemende MVO bedrijven;
- Start maandelijkse gebruikersvergoeding.

Financiering

MVI kent drie segmenten van deelnemende bedrijven die hun stichting ondersteunen:

- MVO partners
 - Mercedes Nederland;
 - AAS autoschade;
 - Brabantstad verzekeringen;
 - Tribus Group rolstoel inbouw;
 - Restaurant 't Zusje;
 - Mogelijke andere landelijke sociaal maatschappelijk betrokken bedrijven.
- Leveranciers instellingen
 - Bedrijven met wie opdrachtgever een afnemersrelatie hebben. In samenwerking en goed overleg worden bedrijven en mogelijke sponsors benadert met een presentatie van het ondernemingsplan.

- Lokale ondernemers
Er wordt een actief beroep gedaan op het maatschappelijk verantwoord ondernemerschap bij regionale bedrijven en organisaties. Deze kunnen deelnemen door bijvoorbeeld het plaatsen van hun bedrijfslogo en/ of bedrijfsnaam op de Zorgbus en hun bedrijfspresentaties kunnen worden geregistreerd op de website.

Traject en werkwijze

Na akkoord keuze en levering van de Zorgbus start MVI vanuit hun binnendienst met de werving en acquisitie bij regionale bedrijven en aangeleverde relaties. Door hun buitendienst medewerker zal in gesprekken aangegeven worden wat de gevolgen zijn van de veranderingen in de zorg en de noodzaak van dit project benoemen. De uitvoering hiervan ligt bij MVI en de opdrachtgever hoeft in deze fase van dit traject zelf nog niets te doen.

Door de werkgroep aan te leveren

- Een referentiebrief waarin vermeld staat wie de stichting is en voor welke doelgroep en in welk gebied de Zorgbus gaat rijden;
- Een relatielijst van bedrijven waar de stichting i.o. gebruik van maakt;
- Het gewenste logo en de huisstijl voor het beletteren van de bus.

6.8. Toelichting op concept van voorkeur

De bedrijfsmodellen van Nationaal Ouderenfonds en Stichting Mobiliteit Voor Iedereen zijn grotendeels vergelijkbaar qua werkwijze, aanbod, inhoud samenwerkingsovereenkomst en kosten. Toch heeft de werkgroep een sterke voorkeur voor het concept van Stichting Mobiliteit Voor Iedereen om de navolgende redenen:

- Nationaal Ouderenfonds levert een diesel uitvoering en Stichting MVI levert een elektrisch model en dit is meer passend bij de steeds strengere milieueisen;
- Financieel iets voordeliger;
- Minder verplichtingen in de overeenkomst opgenomen.

7.0 Organisatie

Om financiële stromen duidelijk gescheiden te houden van de Stichting Coöperatie Ouderen In Regie wordt gekozen voor deze vervoersdienst i.o. een aparte stichting op te richten.

Om de Seniorenbus tot een succes te maken, moet aan de hieronder genoemde voorwaarden worden voldaan.

7.1 Naamstelling

Voor de Stichting i.o. wordt gekozen voor de volgende naamstelling: Stichting Seniorenbus Ouderen in Regie.

7.2 Bestuur

Het bestuur zal bestaan uit minimaal 5 tot maximaal 7 personen, waarvan de voorzitter, penningmeester en secretaris het dagelijkse bestuur vormen. Naast de eindverantwoording heeft het bestuur de volgende werkzaamheden verdeeld over de volgende portefeuilles:

- Fondsenwerving;
- PR en communicatie;
- Werven van nieuwe vrijwilligers;
- Onderhouden van contacten met andere organisaties zoals gemeente, vrijwilligerscentrale, woningbouwcoöperatie, thuiszorg- en ouderenorganisaties en overige stakeholders, etc.;

- Onderzoeken of de Stichting Seniorenbus geschikt is om werkervaring plekken te bieden, waarmee re-integratie van mensen in een uitkeringssituatie wordt bevorderd;
- Aanspreekpunt voor Stichting Mobiliteit Voor Iedereen en daarmee verantwoordelijk voor de juiste uitvoering van de overeenkomst.

7.3. Personele invulling

In ons concept wordt de organisatie, aansturing en dienstverlening volledig uitgevoerd door vrijwilligers en wordt om financiële redenen niet gekozen voor een betaalde beroepskracht voor invulling van de functie van coördinator, waar dit elders regelmatig wel het geval is. In 1^e instantie wordt voor de startfase gestreefd naar een 30 tal beschikbare vrijwilligers voor invulling van de volgende functies: coördinatoren, planners, chauffeurs en begeleiders.

7.3.1 Coördinator

De functie van vrijwillige coördinator bedraagt naar schatting 20 uur per week. Om kwetsbaarheid van deze functie te voorkomen zal gekozen worden voor invulling van deze functie met meerdere coördinatoren. Naast het aansturen van de vrijwilligers en de directe werkprocessen is deze ook 1^e aanspreekpunt voor vrijwilligers en klanten.

7.3.2 Rittenplanner

Voor invulling van deze functie wordt ook gekozen voor meerdere rittenplanners om kwetsbaarheid bij uitval te voorkomen. De voornaamste werkzaamheden van de rittenplanner zijn het inplannen van de telefonische of via mail ontvangen vervoersaanvragen.

7.3.3 Programmamaker

Wanneer de aanloopproblemen zijn opgelost en bij beschikbaarheid van voldoende vrijwilligers wordt een aparte programma planner aangesteld, die verantwoordelijk wordt voor het plannen van de volgende service diensten, zoals bijvoorbeeld:

- Gezamenlijk boodschappen doen
Deelnemers worden altijd thuis opgehaald en begeleid naar lokale supermarkten voor het doen van boodschappen en daarna bijvoorbeeld gezamenlijk koffie gedronken. Het doen van boodschappen wordt dan een uitstapje waarbij zelfredzaamheid, ontmoeting en sociale contacten een belangrijke rol spelen.
- Uitstapjes
Er worden regelmatig uitstapjes georganiseerd, dichtbij of wat verder weg, goedkoop of wat duurder, zodat iedereen in staat wordt gesteld om weer regelmatig onder de mensen te komen.
- Potentiële deelnemers ontvangen regelmatig een programmaoverzicht van alle voorgenomen activiteiten. Voor deelname hieraan kan men zich tijdig telefonisch of via de mail aanmelden. Het activiteitenprogramma wordt samengesteld op basis van behoeften of interesses van de eventuele deelnemers.

7.3.4 Chauffeurs

Zijn verantwoordelijk voor het veilig uitvoeren van het rittenvervoer en helpen waar nodig bij het in- en uitstappen op de eindbestemming van de klanten.

7.3.5 Begeleiders

Wanneer gewenst of noodzakelijk kan een begeleider ingezet worden tijdens een vervoer.

7.4 Kantoorruimte

Een beschikbare kantoorruimte bestemd voor de coördinator(en) en vrijwilligers, voorzien van computer, aangepaste software, telefoon en overige benodigde kantoorartikelen.

7.5 Parkeergelegenheid

Er moet over een eigen vaste parkeerplaats met laadpaal beschikt kunnen worden voor het parkeren van de bus wanneer deze buiten gebruik is.

7.6 Aanmeldingen vervoer

Aanmeldingen voor aanvragen van vervoer dienen in 1^e instantie door ouderen zelf gedaan te worden. Echter een 1^e aanvraag voor vervoer kan ook gedaan worden door bijvoorbeeld een familielid, mantelzorger, Thuiszorg, maatschappelijk werk of ouderenadviseur.

Degene die gebruik wil maken van de Seniorenbus moet dit minimaal 24 uur tevoren telefonisch of via de mail melden. Bij een 1^e aanmelding en als de klant dit wenst wordt een huisbezoek afgelegd om nadere informatie te verstrekken. Vanaf de startdatum rijdt de Seniorenbus alléén op werkdagen tussen 9 en 17 uur. Bij vraag naar en bij voldoende beschikbare vrijwilligers kan besloten worden naar uitbreiding in de avonduren en weekenddagen. In de startfase zal rittenvervoer op werkdagen de 1^e prioriteit zijn.

8.0 PR & Communicatie



Bron: www.cleanreputations.com

- De dienstverlening zal bekend gemaakt worden via een voorafgaande publiciteitscampagne d.m.v. folders, artikelen in de plaatselijke krant, etc..
- Voor de lokale organisaties wordt een aparte folder gemaakt. Enerzijds om de dienst herkenbaar te maken, anderzijds om ouderen en vrijwilligers te interesseren voor deelname.
- De PR dient gericht te zijn op het werven van vrijwilligers alsmede potentiële klanten en sponsors. Vanaf de start moet de dienst Seniorenbus goed georganiseerd zijn.
- Flyeren, maar met name mond-tot-mond reclame plus een feestelijke ingebruikname van de Seniorenbus met aanwezigheid van de pers en sleutelfiguren uit de lokale politiek en deelnemende bedrijven en organisaties, is belangrijk voor het opbouwen van een groot netwerk van vrijwilligers, potentiële klanten en sponsors én voor het creëren van (politiek) draagvlak voor deze vervoervoorziening.
- In de praktijk is gebleken dat de eerste maanden na de start van de Seniorenbus zich voldoende enthousiaste vrijwilligers aanmelden, maar dat het aantal klanten slechts langzaam groeit. Mond-tot-mond reclame speelt hierin een belangrijke rol.

9.0 Evaluatie



Vanaf de start wordt de voortgang gemonitord. Door het bestuur wordt regelmatig geëvalueerd nadat de Seniorenbus in gebruik is genomen. Vaste evaluatiepunten zijn:

- Aantal uitgevoerde ritten;
- Aard en de omvang van de activiteiten;
- Benodigde inkomsten;
- Verkregen en te verwachten subsidies en donaties;
- Borging financiële continuïteit;
- Aantal beschikbare vrijwilligers;
- Cliënttevredenheid ten aanzien van de dienstverlening.

10.0 Tijdsplan

NR.	Actie	Datum
1.	Ondernemingsplan bijstellen en definitief vaststellen	aug.
2.	Mogelijke financiers benaderen, o.a. ook bedrijven en winkels	sept.
3.	Gesprek met Regiegroep Samen Ouder Worden, Gemeente, Contour de Twern en KBO over mogelijke financiële of faciliterende bijdragen	aug./sept.
4.	Besluitvorming over financiële haalbaarheid Go/No go	okt.
5.	Stichtingsnaam vaststellen	juli
6.	Notariële oprichtingsakte vastleggen	okt.
7.	Tarieven ritvervoer en reclamebestickering vaststellen	okt.
8.	Interview in BC en/ of Mooi Boxtel krant	okt./ nov.
9.	Interview regelen Dommelland TV	nov.
10.	Functiebeschrijvingen verschillende functies van de vrijwilligers opstellen	okt.
11.	Start werving vrijwilligers o.a. via Vrijwilligerssteunpunt en advertenties in BC en/ of Mooi Boxtel krant	vanaf okt.
12.	Startdatum vaststellen	nov./ dec.
13.	Bekende Boxtelaar vragen voor feestelijke opening	nov.
14.	Presentaties geven bij o.a. KBO, aanleunwoningen, zorginstellingen, etc.	vanaf nov.
15.	Opnieuw adverteren in lokale bladen betreft startdatum	vanaf dec.
16.	Kantoorruimte inrichten	t.z.t.
17.	Aanschaf pc, planningssoftware, en overige kantoorartikelen	t.z.t.
18.	Werkroosters vrijwilligers opstellen	t.z.t.
19.	Uitnodigingen versturen voor bijwonen feestelijke start	t.z.t.
20.	Folders en posters drukken en verspreiden	t.z.t.

11.0 Fondsenwerving

Voor de financiering van de Seniorenbus zijn we afhankelijk van donaties, éénmalige of structurele subsidies. Hiervoor zullen een aantal stichtingen, organisaties en bedrijven benaderd worden, zoals:

- Sjef van Laar stichting;
- RABO bank;
- Van Geel stichting;
- Woonstichting Joost;
- Gemeente Boxtel;
- Provincie;
- WSD;
- Lions;
- Rotary;
- Juniorkamer;
- ContourdeTwern;
- Oranjefonds;
- Grotere bedrijven binnen Boxtel.

12.0 Financieel overzicht

Eenmalige kosten		Jaarlijkse kosten	
notariskosten oprichting stichting	500	software abonnement (25 p/m)	300
computer /laptop	800	inktpatronen	300
printer	200	briefpapier /drukkosten	500
belettering bus	-	website onderhoud	500
carkit en GSM	250	bankrekening/passen	200
website inrichten	1.050	GSM abonnementen	1.000
onvoorzien	1.000	rijvaardigheidstesten chauffeurs	800
Aanschaf aantal GSM plus abonnementen	1.500	afschrijving materialen	500
eenmalige kosten bus	5.500	bedanken vrijwilligers	2.000
		onvoorzien	1.500
totaal	10.800	totaal	7.600

Uitgaven		Inkomsten	
2021			
eenmalige kosten	10.800	betaling ritten	1.500
overige jaarlijkse kosten	7.600	busreclame	1.500
energiekosten	350	uit fondsen	32.550
onderhoud	-	abonnementen/donaties	1.000
financiering bus	17.800		
Totaal	36.550		36.550
2022			
overige jaarlijkse kosten	7.600	betaling ritten	3.000
energiekosten	750	busreclame	1.500
onderhoud	-	uit fondsen	20.650
financiering bus	17.800	abonnementen/donaties	1.000
Totaal	26.150		26.150
2023			
overige jaarlijkse kosten	7.600	betaling ritten	4.500
energiekosten	1.500	busreclame	1.500
onderhoud	-	uit fondsen	4.500
financiering bus	17.800	abonnementen/donaties	1.400
		WMO bijdrage gemeente	15.000
Totaal	26.900		26.900

13.0 Toelichting dekkingsplan

Gebaseerd op de resultaten in Vught en St. Michielsgestel denkt de werkgroep in het eerste jaar circa 1000 ritten te kunnen realiseren. Als er meer bekendheid en ervaring is met de Seniorenbus, is de verwachting dat daarna jaarlijks minimaal 2000 ritten gerealiseerd kunnen worden. Uitgaande van een tarief van € 1,50 per rit is de globale inschatting dat € 3000.- inkomsten te verwachten zijn uit het rittenvervoer.

In de Rapportage Sociaal Domein over de 1^e helft van 2019 is te lezen dat het aantal Wmo vervoersritten met de regiotaxi in Boxtel ruim 14.000 is. Het aantal vervoersritten in zone 1 en 2 was ruim 8000 stuks. De Seniorenbus zou de helft van het huidige vervoer door de Regiotaxi in deze zones over kunnen nemen. Voor de gemeente Boxtel zou dit een forse besparing betekenen m.b.t. Wmo kosten. De reductie van 50% op vervoersritten uitgevoerd door de Regiotaxi zou een besparing van 4000 ritten op jaarbasis inhouden. Ook aanbieders van dagbesteding, dag verzorging, etc. zouden gebruik kunnen maken van de diensten van de Seniorenbus voor het vervoer van cliënten van en naar locatie, maar ook voor uitstapjes met cliënten.

Desalniettemin zal er sprake zijn van een structureel begrotingstekort, waardoor externe aanvullende financiering noodzakelijk is om de voorziening duurzaam te kunnen exploiteren. Hierbij te denken aan de volgende mogelijkheden:

- Het wel of niet werken met abonnementen, waarvoor maandelijks een kleine bijdrage wordt betaald;
- Werven van vaste sponsors, voor jaarlijkse bijdragen;
- Bedrijven en organisaties, die o.a. bereidt zijn om bijvoorbeeld reclameruimte te kopen;
- Zoeken naar subsidiemogelijkheden in het kader van Wmo, zorgaanbieders, etc.
- Aanbieden van ritvervoer tijdens (koop) avond en weekend.

In de financiële tabellen zijn de kosten beraamd met een dekking voor de komende 3 jaar., waarbij wordt uitgegaan van een startkapitaal van € 60.000,- verkregen uit fondsenwerving en sponsoring. Dit bedrag is noodzakelijk om de bedrijfsvoering van eerste 2 jaar te kunnen financieren en borgen. In 2022 zal de gemeente Boxtel opnieuw het Wmo regiovervoer aanbesteden, waar bij een optie is om een gedeelte hiervan door de Seniorenbus te laten uitvoeren. Hierop vooruitlopend wordt gerekend op een structurele bijdrage van € 15.000.- op jaarbasis. Uit het tabel blijkt dat vanaf 2023 de jaarlijkse kosten voor de bedrijfsvoering grotendeels gedekt zullen zijn.

14.0 Samenvatting en conclusie

Uit eigen onderzoek en signalen uit de omgeving kan geconcludeerd worden dat er een duidelijke behoefte is aan comfortabel, flexibel en voordelig vervoer van deur tot deur. De bedrijfsmodellen van Nationaal Ouderenfonds en Stichting Mobiliteit Voor Iedereen zijn grotendeels vergelijkbaar qua werkwijze, aanbod, inhoud samenwerkingsovereenkomst en kosten. Toch heeft de werkgroep een sterke voorkeur voor het concept van Stichting Mobiliteit Voor Iedereen om de navolgende redenen:

- Nationaal Ouderenfonds biedt personenbus in diesel uitvoering en Stichting MVI levert een elektrisch model en dit is meer passend bij de steeds strengere milieueisen;
- Financieel iets voordeliger;
- Minder verplichtingen in de overeenkomst opgenomen.

Naast het benodigde startkapitaal is een andere voorwaarde essentieel voor het welslagen van de Seniorenbus, namelijk dat voldoende vrijwilligers beschikbaar zijn voor invulling van de diverse functies. Als alles volgens de planning verloopt zal medio voorjaar 2021 de Seniorenbus gerealiseerd kunnen worden.