

ONDERNEMINGSPLAN

Stichting Seniorenvervoer Boxtel



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

Auteurs:
Kees de Waal
Tineke Nuesink
Februari 2021

Inhoudsopgave

1.0	Inleiding	3
2.0	Probleem	3-4
3.0	Oplossing	4
4.0.	Beoogde doel	5
4.1	Doelstelling	5
4.2	Doelgroep	5
5.0	Beschrijving verschillende bedrijfsmodellen	5
5.1	Senioren bus Vught	5
5.2	BoodschappenPlusbus Sint Michielsgestel	5-6
5.3	Seniorenvervoer den Bosch	6
5.4	Wensauto St-les	6
5.5	ANWB automaatje	6-7
5.6	Zilver Expres	7
5.7.	BoodschappenPlusbus via Nationaal Ouderenfonds	7
5.8	Onderzochte samenwerkingsverbanden	7
5.9	Toelichting op concept van nieuwe voorkeur	8
6.0.	Organisatie	8
6.1	Naamstelling Stichting i.o.	8
6.2	Bestuur	8
6.3	Personele invulling	9
6.3.1	Functie Coördinator/ planner	9
6.3.2	Chauffeurs	9
6.4	Kantoorruimte	9
6.5	Parkeergelegenheid	9
6.6	Aanmelding vervoer	9
7.0.	PR en Communicatie	10
8.0	Evaluatie	10
9.0	Tijdspad	11
10.0	Fondsenwerving	12
11.0	Financieel overzicht	13
11.0	Toelichting dekkingsplan	14
13.0	Samenvatting en conclusie	15

1.0 Inleiding

Dit is een 2^e versie van het Ondernemingsplan. Door de huidige stand van zaken door o.a. tegenvallende toezeggingen van subsidies en/ of donaties en daarbij optellend de ontvangen adviezen van derden als ook het eigen voortschrijdend inzicht heeft de werkgroep besloten tot bijstelling van de eerdere ambities. Deze uitgangspunten en conclusies zijn omgezet in nieuwe doelstellingen en ondergebracht bij diverse hoofdstukken. In deze versie is een van de nieuwe keuzes voor de aanschaf van een eigen elektrische auto i.p.v. een personenbus via een langdurig leasecontract af te nemen.

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". Door diverse signalen en ook uit het eigen onderzoek in september 2019 is geconstateerd dat de vervoersmogelijkheden voor senioren binnen de gemeente Boxtel als onvoldoende worden ervaren. Naar aanleiding van deze uitkomsten is eind 2019 besloten tot het oprichten van een aparte werkgroep met doelstelling het realiseren van een eigen seniorenvervoerservice. Deze is bestemd voor de gemeente Boxtel, inclusief Lennisheuvel, Liempde en Esch, waarbij vervoer tegen een laag tarief van deur tot deur wordt geboden.

2.0. Probleem

Door de stijgende levensverwachting, de toenemende vergrijzing en het wegvallen van verzorgingshuizen worden mensen gedwongen om langer thuis te blijven wonen. Door de minder beschikbare mantelzorgers en toenemende krapte aan 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 minder mobiel en onzeker. Voor vervoer zijn zij meestal afhankelijk van derden.

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

- Regiotaxi is alléén toegankelijk met een Wmo indicatie;
- De Zilverexpress met de mogelijkheid van deur tot deur;
- Buurtbus via vaste opstapplaatsen en rijdt alléén vaste routes.

Er zijn naast bovengenoemde vervoersmogelijkheden binnen Boxtel geen andere goed betaalbaare vervoersvoorzieningen.

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 een recent bevolkingsonderzoek uitgevoerd door CBS blijkt dat:

- 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.

In een ledenbijeenkomst van de Coöperatie in sept. 2019 met het thema: 'Wonen is meer dan een dak boven je hoofd' is aan de hand van vragenlijsten een inventarisatie gedaan naar specifieke wensen van senioren, waaronder ook gevraagd is naar vervoerswensen per wijk.

Boxtel Oost

- Behoeftte aan vervoer naar activiteiten.

Centrum Breukelen

- Uitbreiding vervoers-/ bestelstelservice i.v.m. grote afstand tot winkels.
- Buurtbus moet meer door de wijk rijden.

Selissen-Munsel

- Betere vervoersmogelijkheden: senioren/busjesdienst.
- Molenhof: behoefte aan Boodschappenbus (om samen met senioren boodschappen te doen).

Lennisheuvel/Liempde/Esch

- Betere vervoersmogelijkheden op korte afstand.
- Vervoer naar winkels, huisarts en apotheek.

De ouderenadviseurs van de KBO krijgen ook met enige regelmaat signalen binnen dat vervoer naar activiteiten, zorgverleners en winkels niet goed geregeld is in Boxtel.

De keuze voor een eigen vervoersservice te starten is niet uniek. In den Haag is in 1992 al een dergelijk aanbod met begeleiding van vervoer gestart en bleek direct 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 omringende gemeenten als Vught, Den Bosch en Sint Michielsgestel is senioren vervoer actief.

3.0 Oplossing

Door het starten van een seniorenvervoersservice in de bedrijfsuitvoering van een lokale vervoersdienst met een eigen voor senioren geschikte personenauto. Kerntaak van deze vervoersservice is om het vervoer tegen een laag betaalbaar tarief van deur tot deur te kunnen bieden. Door gebruik te maken van deze seniorenvervoersservice worden ouderen uit hun isolement gehaald en kunnen sociale contacten worden bevorderd.

4.0 Beoogde doel

4.1 Doelstelling

Het doel van het lokale seniorenvervoer is het voorkomen en terugdringen van eenzaamheid en het bevorderen of behouden van sociale contacten en maatschappelijke participatie, waardoor senioren langer zelfstandig in de eigen leefomgeving kunnen blijven wonen. Door de realisatie van een vervoerservice voor senioren wordt concreet tegemoet gekomen aan de behoefte van Boxtelse senioren. Het aanbieden van vervoer tegen een laag tarief heeft als mogelijk gevolg dat ouderen zich weer buitenshuis kunnen begeven en daardoor meer in contact komen met andere mensen.

\

4.2 Doelgroep

Tot de doelgroep behoort iedereen met een mobiliteitsprobleem. Dit zijn veelal ouderen vanaf 55 jaar, die onafhankelijk willen blijven en daarnaast ook de behoefte hebben aan sociale contacten. Door het ontstane vervoersprobleem verminderen de contacten en daardoor dreigen ze te vereenzamen. Door de inzet van seniorenvervoer kunnen ouderen langer zelfstandig blijven wonen en worden mogelijk hierdoor zwaardere hulp- en zorgverlening en/of opname in zorginstellingen uitgesteld. Het seniorenvervoer is bestemd voor zowel ouderen die zelfstandig en/ of in een woonvorm verblijven. Ook cliënten die gebruik maken van voorzieningen als dagbesteding of dagbehandeling kunnen zich aanmelden voor vervoer.

5.0 Beschrijving verschillende soorten bedrijfsmodellen

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

5.1 Senioren bus Vught

Deze Stichting is sinds 2015 actief en beschikken inmiddels over een viertal eigen aangeschafte Mercedes bussen. Zij werken alléén met vrijwilligers, inclusief de coördinator. De stichting werkt met een abonnement van € 5.00 per maand, waarbij voor de ritten een prijs van € 0.625 voor een enkele rit wordt gevraagd.

Daarnaast ontvangen ze structureel subsidiebijdragen, donaties en giften, zoals ook een jaarlijkse subsidiebijdrage vanuit de gemeente.

Door de verschillende structurele financiële bijdragen en het hoge aantal vervoersbewegingen zijn zij financieel redelijk 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. Een bus is geschikt voor vervoer van grotere groepen; bijvoorbeeld bij georganiseerde dagjes uit. In Vught worden er cliënten naar en van de dagbesteding gereden, waardoor een bus voor hen zeer geschikt is.

5.2 BooschappenPlusbus Sint-Michielsgestel BPB)

Per oktober 2019 is de BPB van start gegaan en is hierbij gekozen voor de leaseconstructie 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.

Daarnaast ontvangen ze structureel subsidiebijdragen, donaties en giften, zoals ook een jaarlijkse subsidiebijdrage vanuit de gemeente.

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. Er wordt naar twee zorginstellingen met dagbesteding gereden. Er is nog weinig ervaring opgedaan vanwege de Coronapandemie.

5.3. Seniorenvervoer Den Bosch

Deze Stichting beschikt over een 6 tal bussen en werkt met een abonnement van € 5.-- per maand, waarbij voor een enkele rit de prijs van € 0.50 wordt gevraagd. Daarnaast ontvangen ze structureel subsidiebijdragen vanuit de gemeente.

De Stichting wil op korte termijn overstappen naar meer geschikte elektrische SUV's omdat de huidige bussen duur zijn in onderhoud en tevens erg vervuילend.

Bovendien is de gemiddelde bezettingsgraad 1,25 persoon per rit. Een SUV met 3 zitplaatsen is daardoor bijna altijd voldoende. Een bijkomend voordeel is dat het vervoersmiddel wat kleiner is en dat daardoor hopelijk minder (kleine) schades optreden.

Er zijn gemiddeld 2 à 3 ritten per week waarbij meer mensen tegelijk vervoerd willen worden. Bij de stichting worden alle functies door vrijwilligers ingevuld.

In Den Bosch is een uitgebreid selectietraject geweest betreft de keuze voor nieuw elektrisch vervoer. De selectiecriteria waaraan een nieuwe auto moest voldoen zijn o.a.

- Makkelijk in- en uitstapbaar;
- Voldoende actieradius;
- Ruimte voor rollator.

Na het uittesten van een aantal merken en typen SUV's zijn zij tot de eindconclusie gekomen dat de KIA e-soul à € 36.500,- het meest voldoet aan de door hen gestelde eisen.

5.4 Wensauto St-les

De gemeenten Echt en Susteren hebben gekozen voor het bedrijfsmodel met een leaseconstructie waarbij een tweetal Dacia Lodgy's Stepway busjes zijn ingezet. Informatie over dit project is via internet verkregen. Het benodigde startkapitaal is bijeengebracht via subsidiebijdragen van o.a. gemeente, overige giften en donaties. Ook zij werken met vrijwilligers, inclusief coördinatoren. Door hen worden verschillende vervoerstarieven gehanteerd en is 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.

5.5 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 of auto 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 in- en uitstapruimte. Vervoer van een rollator zal niet altijd mogelijk zijn. Groepsuitjes behoren hierdoor niet tot de mogelijkheden.

5.6 Zilver Express ofwel Tuk Tuk

Deze voorziening is sinds april 2018 actief binnen Boxtel en biedt alléén vervoer op werkdagen. 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 vervoerstarief 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 van de passagiers tijdens het vervoer. Bij navraag kon men niet aangeven hoeveel vervoersbewegingen op jaarbasis plaatsvinden. Op dit moment wordt geen vervoer via de Zilver Express aangeboden ten gevolge van de geldende maatregelen door de coronapandemie.

5.7 BoodschappenPlusBus (BPB) via het Nationaal Ouderenfonds

Bij de keuze voor een BPB wordt in de raamovereenkomst 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. Zij verzorgen tevens de trainingen van coördinatoren van de plaatselijke organisatie en bieden verder begeleiding en geven ook uitvoering aan ondersteunende taken, waarmee de BPB lokaal gerealiseerd en gestimuleerd kan worden. Geprofiteerd kan worden van hun landelijke naamsbekendheid en mag ook gebruik gemaakt worden van hun landelijke logo. Onderdeel van de overeenkomst is dat het Nationaal Ouderenfonds de BPB na overleg elders in de regio kan inzetten voor georganiseerde uitstapjes.

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. Het nadeel zijn de hoge leasekosten per maand.

5.8 Onderzochte samenwerkingsmogelijkheden

Door de werkgroep is met diverse instanties in Boxtel gesproken over mogelijke samenwerking. Zorggroep Elde beschikt zelf over een personenbus, maar deze wordt zeer regelmatig voor eigen cliëntenvervoer ingezet, waardoor geen mogelijkheid bestaat voor medegebruik en inzet door derden. Fysio Sluyters beschikt zelf over een geschikte personenauto bestemd voor het vervoer van eigen cliënten. Door hem is aangeboden deze auto eventueel gedeeltelijk uit te lenen als reserve capaciteit voor het seniorenvervoer Boxtel. Echter deze auto is al flink op leeftijd en daardoor minder bedrijfszeker. Wanneer nodig zal graag gebruik gemaakt worden van dit genereuze aanbod. Ook is met de WSD gesproken over mogelijke inzet van WSD busjes t.b.v. vervoersservice Boxtel voor bepaalde uren of dagdelen. Echter hun personenbusjes worden naast vervoer van eigen werknemers op de overige uren ingezet in ondernemerschap met vervoersbedrijf van Driel.

5.9 Toelichting op concept van nieuwe voorkeur

Door gesprekken met mogelijke subsidieverstrekkers, diverse (zorg)organisaties en het eerder genoemde eigen voortschrijdend inzicht is de werkgroep tot de conclusie gekomen om af te zien van een personenbus om de volgende redenen:

- De aanschafkosten voor een eigen Mercedes Sprinter personenbus zijn te hoog (circa € 85.000.-).
- Bij een leaseconstructie voor een personenbus zijn de maandelijkse kosten eveneens te hoog. (€ 1595.- per maand)
- Voor vervoersbewegingen van en naar bijvoorbeeld de lokale dagbesteding zou een personenbusje wenselijk zijn, maar daar is op dit moment geen behoefte aan.
- Ervaring in andere gemeenten leert dat de personenbusjes meestal maar 1 tot 2 personen tegelijkertijd vervoeren.
- Een personenbus is moeilijker te besturen en te parkeren in smalle straten of centrum.

Naar aanleiding van de ontvangen informatie en tips tijdens het recente overleg met de voorzitter van Senioren bus Den Bosch is dit voor de werkgroep het spreekwoordelijke "duwtje in de rug" geweest om te besluiten dat bij voldoende ontvangen subsidiegelden en/of donaties de keuze te maken voor het bedrijfsmodel om zelfstandig een KIA e-soul elektrische personenauto aan te schaffen. Bij de keuze voor eigen beheer vervallen daarmee de hoge maandelijkse leasekosten en de bemoeienissen en/of regels door derden. Bij dit concept dienen jaarlijks wel de afschrijvingskosten van de auto in de begroting opgenomen te worden.

6.0 Organisatie

Om financiële stromen duidelijk gescheiden te houden richting Stichting Coöperatie Ouderen In Regie is inmiddels een eigen Stichting opgericht en heeft ook een inschrijving bij de K.v.K. plaatsgevonden en zal binnenkort ook over een eigen Rabo bankrekeningnummer beschikt kunnen worden. Om de vervoersservice tot een succes te maken, moet aan de hieronder genoemde voorwaarden worden voldaan.

6.1 Naamstelling

Stichting Seniorenvervoer Boxtel.

6.2 Bestuur

Het bestuur zal bestaan uit minimaal 3 tot maximaal 5 personen, waarvan de voorzitter, penningmeester en secretaris het dagelijkse bestuur vormen. Naast de eindverantwoording zullen de volgende werkzaamheden onderling verdeeld worden 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 Seniorenvervoer Boxtel geschikt is om werkervaring plekken te bieden, waarmee re-integratie van mensen in een uitkerings situatie wordt bevorderd.

6.3. 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 en chauffeurs.

6.3.1 Coördinator/Planner

De functie van vrijwillige coördinator bedraagt naar schatting 20 uur per week. Om kwetsbaarheid van deze functie te voorkomen wordt gekozen voor invulling van deze functie door meerdere coördinatoren/ planners. Naast het aansturen van de vrijwilligers zijn deze ook verantwoordelijk voor de directe werkprocessen en tevens 1^e aanspreekpunt voor vrijwilligers en klanten.

6.3.2 Chauffeurs

Zijn verantwoordelijk voor het veilig uitvoeren van het rittenvervoer en helpen waar nodig bij het in- en uitstappen van de klanten. Werktijden zijn minimaal 1 dagdeel per week.

6.4 Kantoorruimte

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

6.5 Parkeergelegenheid

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

6.6 Aanmeldingen vervoer

Aanmeldingen voor aanvragen van vervoer dienen in 1^e instantie door senioren 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 het seniorenvervoer 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 vervoersservice op werkdagen tussen 9 en 17 uur. Bij vraag naar en bij voldoende beschikbare vrijwilligers kan besloten worden naar uitbreiding in de avonden en/ of weekenddagen. In de startfase zal rittenvervoer op werkdagen de 1^e prioriteit zijn.

7.0 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 vervoersservice goed georganiseerd zijn.
- Flyeren, maar met name mond-tot-mond reclame plus een feestelijke ingebruikname van het seniorenvervoer 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 het seniorenvervoer zich voldoende enthousiaste vrijwilligers aanmelden, maar dat het aantal klanten slechts langzaam groeit. Mond-tot-mond reclame speelt hierin een belangrijke rol.

8.0 Evaluatie



Vanaf de start wordt de voortgang gemonitord. Door het bestuur wordt regelmatig geëvalueerd en vaste evaluatiepunten zijn:

- Aantal uitgevoerde ritten;
- Inkomsten;
- Nieuwe subsidieaanvragen en verzoeken voor donaties uitzetten;
- Borging financiële continuïteit;
- Aantal beschikbare vrijwilligers;
- Cliënttevredenheid meten ten aanzien van de dienstverlening.

9.0 Tijdsplan

NR.	Actie	Datum
1.	Ondernemingsplan bijstellen en definitief vaststellen	febr. 2021
2.	Mogelijke financiers benaderen, o.a. ook bedrijven en winkels	vanaf sept. 2020
3.	Gesprek met Regiegroep SOWiB, Gemeente, Contour de Twern en KBO over mogelijke financiële of faciliterende bijdragen	aug./sept. 2020
4.	Besluitvorming over financiële haalbaarheid Go/No go	mrt 2021
5.	Stichtingsnaam vaststellen	febr. 2021
6.	Notariële oprichtingsakte vastleggen	febr. 2021
7.	Tarieven ritvervoer en reclamebestickering vaststellen	febr. 2021
8.	Interview in BC en/ of Mooi Boxtel krant	vanaf okt. 2020
9.	Interview regelen Dommelland TV	febr. 2021
10.	Functiebeschrijvingen verschillende functies van de vrijwilligers definitief vaststellen	mrt. 2021.
11.	Start werving vrijwilligers o.a. via Vrijwilligerssteunpunt en advertenties in BC en/ of Mooi Boxtel krant	vanaf mrt. 2021
12.	Startdatum vaststellen	april 2021
13.	Bekende Boxtelaar vragen voor feestelijke opening	t.z.t.
14.	Presentaties geven bij o.a. KBO, aanleunwoningen, zorginstellingen, etc.	vanaf nov. 2020
15.	Opnieuw adverteren in lokale bladen betreft startdatum	t.z.t.
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.

10.0 Fondsenwerving

Voor de financiering van de vervoerservice zijn we afhankelijk van donaties, éénmalige of structurele subsidies en giften. Om dit te realiseren is gesproken met een aantal stichtingen, (zorg) organisaties en bedrijven, zoals:

- Sjef van Laar Stichting, een 1^e gesprek heeft plaatsgevonden met het advies om de ambities bij te stellen en het Ondernemingsplan hierop aanpassen en opnieuw aan te leveren. Daarna volgt een 2^e gesprek.
- RABO bank, pitch gehouden in dec. jl. en een principe toezegging van € 10.000.- Eveneens het advies om het Ondernemingsplan aan te passen naar een lager ambitieniveau en de 2^e versie opnieuw aan te leveren.
- Van Geel stichting, senioren behoren niet tot hun doelgroep.
- Woonstichting Joost, wilde niet opnieuw investeren, zoals bij de Zilverexpress het geval is geweest.
- Gemeente Boxtel willen in 2021 een bijdrage overwegen op basis van aanpassingen in het Ondernemingsplan.
- WSD. Eigen bussen zijn de hele dag in gebruik i.v.m. onderaannemerschap.
- ContourdeTwern, willen eventueel faciliteren met kantoorruimte en parkeerplaats met laadpaal.
- Oranjefonds, subsidieaanvraag is geaccepteerd en de eindbeoordeling zal binnenkort plaatsvinden.
- Stichting RCOAK, recent een positief bericht ontvangen betreft een éénmalige subsidiebijdrage van € 5000.-

11.0 Financieel overzicht

Eenmalige kosten		Jaarlijkse kosten	
Computer /laptop	800	software abonnement	300
Printer	200	inktpatronen/papier	500
belettering bus	250	bankrekening/passen	200
aanschaf carkit + GSM's	1.500	GSM abonnementen	600
website inrichten	1.500	website onderhoud	500
bonnenboekjes/ papier	500	afschrijving materialen	500
		bedanken vrijwilligers	500
onvoorzien	1.250	onvoorzien	900
subtotaal	6.000		
aanschaf auto			
	36.500		
totaal	42.500	totaal	4.000

Uitgaven		Inkomsten	
2021 (halfjaar)			
eenmalige kosten	42.500	fondsen voor opstart	42.500
overige jaarlijkse kosten (1/2)	2.000	betaling ritten	1.500
energiekosten	250	bijdrage gemeente WMO pas	1.000
verzekering auto	750	busreclame	500
Totaal	45.500		45.500
2022			
overige jaarlijkse kosten	4.000	betaling ritten	6.000
laadkosten auto	1.000	busreclame	1.500
onderhoud auto	500	bijdrage gemeente WMO pas	4.000
verzekering auto	1.500		
reservering nieuw vervoer	5.000	st. vrienden seniorenvervoer	500
Totaal	12.000		12.000
2023 en volgende jaren			
overige jaarlijkse kosten	4.000	betaling ritten	6.000
laadkosten auto	1.000	busreclame	1.500
onderhoud	500	bijdrage gemeente WMO pas	4.000
verzekering auto	1.500		
reservering nw vervoer	5.000	st. vrienden seniorenvervoer	500
Totaal	12.000		12.000

12.0 Toelichting dekkingsplan

Gebaseerd op de resultaten in Vught, St. Michielsgestel en Den Bosch is de verwachting dat in het eerste jaar circa 1000 ritten gerealiseerd kunnen worden. Als er meer bekendheid en ervaring is met deze vervoersservice is de verwachting dat vanaf 2022 op jaarbasis minimaal 4000 ritten gerealiseerd kunnen worden. Uitgaande van een tarief van € 1,50 per rit betekent dit € 6000.- aan inkomsten. Echter ons uitgangspunt is en blijft dat tegen een lage betaalbare prijs vervoer van deur tot deur geboden wordt.

De jaarlijkse opbrengt van circa € 6000.- is onvoldoende om de exploitatiekosten te dekken en zullen andere mogelijkheden voor inkomstenderving onderzocht moeten worden en hierbij valt te denken aan de volgende opties:

- Verzoek tot structurele bijdrage door de gemeente.
In de Rapportage Sociaal Domein van 2019 is te lezen dat in de huidige situatie het aantal Wmo vervoersritten met de regiotaxi in Boxtel ruim 34.000 stuks is. Het aantal vervoersritten in zone 1 en 2 was ruim 15.000 stuks. Onze vervoersservice zou bijvoorbeeld één vijfde van dit vervoer d.w.z. circa 3000 ritten van de Regiotaxi kunnen overnemen. Voor de gemeente Boxtel zou dit een forse besparing betekenen op de post Wmo kosten en voor beide partijen in een win win situatie resulteren. Deze voorgestelde reductie op ritvervoer uitgevoerd door de Regiotaxi levert de gemeente een besparing van € 12.000. op jaarbasis.
- De keuze voor het werken met abonnementen voor € 5.—per maand.
- Het actief werven van vaste sponsors en-/ of donateurs.
- Bedrijven en organisaties bereidt vinden om bijvoorbeeld reclameruimte te kopen.
- Het aanbod 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 € 45.000.-- afkomstig uit fondsenwerving en sponsoring. Dit bedrag is noodzakelijk om de startkosten te kunnen financieren en borgen. De jaarlijkse exploitatiekosten zullen vanaf 2022 door de ritprijs en autoreclame gedekt kunnen worden. De verwachting is dat afschrijfkosten van de bedrijfsauto betaald kunnen worden van bijdrage door de gemeente Boxtel en donateurs. Vanaf 2022 zullen de jaarlijkse kosten voor de bedrijfsvoering daardoor grotendeels gedekt zijn.

13.0 Samenvatting en conclusie

De werkgroep is medio oktober 2019 van start gegaan. In november van datzelfde jaar is een informatief gesprek geweest met de secretaris van de stichting Seniorenbus Vught. Via hen hebben wij veel bruikbare informatie gekregen over o.a. de startperiode, opzet, organisatievorm, werkwijze, functieprofielen, financiën, etc. In februari 2020 is een gesprek geweest met de coördinator van de Seniorenbus Michielsgestel. Kort daarna was de 1^e lockdown een feit, met gevolg dat fysieke gesprekken niet mogelijk waren of anders moeizaam tot stand kwamen. Deze periode is benut om de 1^e versie van het Ondernemingsplan te schrijven. Vanaf september 2021 hebben een reeks fysieke gesprekken plaatsgevonden met een groot aantal mogelijke subsidieverstrekkers. In deze gesprekken werden regelmatig tips en adviezen gegeven, zoals om de ambities bij te stellen en waarom er de keuze was voor een personenbus en niet voor een goede personenauto die voldoet aan gestelde eisen.

Door de tegenvallende resultaten m.b.t. ontvangen en/ of toegezegde subsidies en de hierboven vermelde feedback is besloten om het Ondernemingsplan grotendeels te herschrijven. Echter het eerdere uitgangspunt blijft ook in deze versie ongewijzigd d.w.z. om een vervoersservice bestemd voor senioren te realiseren. Deze vervoersservice moet naast comfortabel, flexibel en tegen een laag betaalbaar tarief vervoer van deur tot deur bieden.

In de vorige versie werd uitgegaan van een benodigd startkapitaal van € 60.000.- en was de voorkeur om van het Nationaal Ouderenfonds een Mercedes Sprinter op leasebasis af te nemen. De daarop volgende jaren zouden de jaarlijkse kosten € 26.150.- bedragen i.v.m. de hoge maandelijks leasekosten.

In deze versie is gekozen voor het bedrijfsmodel om zelfstandig eigen SUV KIA e-soul te kopen. Bij deze optie zijn hoge startkosten van € 45.500.-, inclusief de aanschafkosten van de KIA. Echter de jaarlijkse kosten van de daarop volgende kalenderjaren zijn beduidend lager namelijk € 12.000.-per jaar, inclusief de afschrijvingskosten van de SUV. De werkgroep denkt het startbedrag te kunnen financieren d.m.v. nog te ontvangen subsidies. Voor de navolgende jaren moet jaarlijks een begrotingsbedrag van €12.000.-, inclusief € 5000.- afschrijfkosten van de SUV gereserveerd worden. Bij de keuze voor deze formule is altijd een escape mogelijkheid aanwezig namelijk; mochten de inkomsten tegenvallen kan altijd alsnog besloten worden om bijvoorbeeld voor 1 jaar of zelfs de daarna volgende jaren de afschrijvingskosten te laten vervallen. Wel dient dan na een aantal jaren opnieuw een grote fondsenwerving en/ of crowdfunding plaats te vinden voor de financiering van een nieuwe personenauto.