# Coderingstabellen en transcripten

Inhoud

[Coderingstabel individuele interviews potentiële partners GVGZ 2](#_Toc514664853)

[Coderingstabel interviews provincie Zeeland en gemeente Goes 60](#_Toc514664874)

[Transcripten individuele interviews potentiële partners GVGZ 75](#_Toc514664889)

[Transcripten interviews provincie Zeeland en gemeente Goes 189](#_Toc514664898)

[Uitgebreid gespreksverslag focusgroepgesprek 209](#_Toc514664900)

# Coderingstabel individuele interviews potentiële partners GVGZ

## Huidige mobiliteit vraag 1 (Huidige mobiliteit)

Wat is uw beeld bij de huidige mobiliteit in Goes-Zuid?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Ja, Goes-Zuid is een wijk, uhm, uit de statistieken blijkt dat er, uhm, behoorlijk wat ouderen wonen. Ik weet dat uit een onderzoek van de gemeente, dat, uhm, inventariserend huisbezoek, dat ze het hadden over ruim 900 huishoudens. Dat is wel heel flink. En, de indruk die wij denk ik hebben vanuit Ter Weel, wat ook een zorg van andere organisaties, dat het voor ouderen niet altijd makkelijk is om op de plek te komen waar ze willen zijn, want hoe ver kan een oudere zich verplaatsen? […] Ja, meestal is dat maar een hele beperkte cirkel rondom de locatie. En ik denk, dat is ook, Goes-Zuid is best wel een grote wijk, dus je hebt, uhm, toch wel wat afstand tussen verschillende locaties in de wijk. Wat voor ons dichtbij lijkt, net zoals de afstand tussen hier en Buurthuis de Pit, is voor een ouder iemand erg ver. […] Net zoals de Pit heeft al aangegeven, weet je, wij zien dat ook, sommige mensen kunnen gewoon niet komen naar onze activiteit, omdat het gewoon te ver weg is.  Vraag: Geldt dat met name voor mensen die thuiswonend zijn of ook mensen die bijvoorbeeld hier woonachtig zijn?  Ja, daar is dat niet altijd meer aan de orde, om echt met een doel naar buiten te gaan. Ja, als het kan, wordt er nog een wandelingetje gemaakt of misschien een boodschap, maar dit geldt voornamelijk voor thuiswonend en om thuiswonend in stand te kunnen houden. En daar speelt natuurlijk niet alleen het aspect van is er vervoer, uhm, de vraag is ook van en wat voor vervoer is dat. Als je niet zo goed te been bent en er stopt een bus voor je, gewoon een buslijn, dan moet je verdraaide snel zijn om in te stappen en te gaan zitten, ook al heb je een aardige chauffeur. Dus dat kan ook weerhouden. | - Er wonen relatief veel ouderen in Goes-Zuid (inventariserend huisbezoeken: 900 huishoudens)  - Goes-Zuid is best een grote wijk  - De afstanden tussen locaties in Goes-Zuid zijn relatief groot  - Meerdere organisaties in Goes-Zuid merken dat ouderen moeite hebben om de afstand naar hun gewenste bestemming te overbruggen  - Bovenge- noemde geldt met name voor thuiswonende ouderen  - Thuiswonende ouderen kunnen niet meer altijd van elk type vervoer (zoals een lijnbus) gebruik maken | - Thuis-wonende ouderen hebben moeite om de afstand naar hun gewenste bestemming te overbruggen (x3)  - Afstanden tussen locaties in Goes-Zuid zijn relatief groot (x2)  - Ouderen blijven steeds langer thuis wonen (x1)  - Geen duidelijk beeld gebruik ov door ouderen (x2)  - Verwacht-ing is dat het gebruik laag is (x1)  - Ouderen kunnen gebruik maken van de regiotaxi en doen dit (waarschijn-lijk) ook (x3)  - Mensen met een mobiliteits-beperking raken steeds meer op de regiotaxi aangewezen (x1)  - Het ov is niet erg goed: bushaltes verdwijnen, bussen hebben een geringe toegang, bussen zijn vooral in het weekend slecht bereikbaar (x1)  - regiotaxi heeft lange wachttijden (x2)  - wachttijden regiotaxi zijn door de komst van een nieuwe vervoerder verbeterd (x2)  - Regiotaxi wordt steeds duurder (x1)  - Redelijk positief of positief over mobiliteit in Goes-Zuid (x2)  - Goes-Zuid is niet erg groot, waardoor mensen met een beperkte mobiliteit toch op hun gewenste bestemming kunnen komen (x1) |
| 2 | het gaat mij dan hoofdzakelijk tuurlijk om de bewoners van de organisatie, want daar heb ik dan wel een beeld van. Ja, wij hebben een, een gedeelte van de bewoners wat nog altijd zelf mobiel is en zelf de auto rijdt en bestuurt, zeg maar. En, uhm, we hebben natuurlijk toch wel een groot aantal bewoners die gebruik maakt van de regiotaxi. Dat gebeurt heel veel hier. Maar ja, dat geeft dus de irritatie, dat ze zo lang moeten wachten. […] de afspraak is dat ze, volgens mij, een kwartier van tevoren beneden moeten zitten. Nou, ja, dan komen ze meestal al een half uur van tevoren. En, eh, dan heeft dat nog een kwartier uitlooptijd, dus dan, soms zitten ze inderdaad wel drie kwartier tot een uur te wachten. En dan moeten ze 10 minuutjes in de auto zitten naar het ziekenhuis of naar de dokter. En dan terug hetzelfde verhaal. […] dat gebeurt heel vaak.  Vraag: Wat vindt u, als we kijken naar het openbaar vervoer, is dat een beetje toegankelijk hier of?  […] met de trein wordt er, volgens mij, helemaal niet veel gereisd door de bewoners. Nou ja, de bus, dat is ook maar, dat merk ik eigenlijk ook niet. Daar heb ik gewoon ook geen beeld van, maar ik geloof niet dat er veel gebruik van gemaakt wordt, nee.  En nou hebben wij ook wel veel bewoners die voor elkaar rijden. […] Dat gebeurt ook he, dat ze samen boodschappen doen, dat ze samen ergens naar toe gaan, dat gebeurt wel. | - Een deel van de bewoners van de organisatie is mobiel en bestuurt een auto  - Een groot aantal bewoners gebruikt de regiotaxi, maar dit leidt tot irritatie  + Lange wachttijden  - Van het gebruik van openbaar vervoer door bewoners is geen duidelijk beeld, waarschijnlijk weinig gebruik  - Er zijn veel bewoners die voor elkaar rijden om b.v. boodschappen te doen |
| 3 | Nou, in 2015 is natuurlijk, zijn die veranderingen in de zorg doorgezet en verzorgingshuisfunctie is komen te vervallen. Je gaat nu dus merken dat er echt mensen met, die wel behoorlijk kwetsbaar zijn, toch alleen, toch nog zelfstandig wonen, ja.  Ja, eh, ik ben niet echt op de hoogte van hoe het met het openbaar vervoer gesteld is. […]  Nou, eh, ik heb wel het idee dat, dat er wel een probleem ligt. En, eh, we hebben hier ook die informatieve huisbezoeken gedaan, we hebben, heel veel mensen hebben we bezocht en gesproken, vooral 70, 75-plussers. En die geven dan, een aantal die geeft dan ook aan dat het voor hen heel belangrijk is om bijvoorbeeld naar dat winkelcentrum te gaan en zeker wanneer je hier woont of hier achter De Schakel of, of daar tegenover in de, de seniorenflatjes, dan kan dat voor een aantal mensen al te ver zijn. Ik denk, in die zin, dat, dat er, kan ook hier voor Joanna wat hier zit, he, woon je natuurlijk tegenover een winkelcentrum, dan lukt dat vaak nog wel met een rollator, maar als je wat verder weg woont, dan denk ik dat de afstand al snel al zo een 800 meter of een kilometer is.  Vraag: Zij kunnen dan geen vervoer naar die voorzieningen regelen?  Dat kan, dat kan, je kunt natuurlijk wel met de regiotaxi, eh, regiotaxi die, die is beschikbaar […] ik denk ook dat een behoorlijk aantal dat doet hoor.  Vraag: Weet u ook wat de ervaringen zijn met die regiotaxi?  Uh, nou, ik heb het idee dat, dat het, dat dat de laatste jaren redelijk loopt, in het verleden waren er heel veel klachten over. Er is een andere vervoerder, is er gekomen en dat loopt nu wel wat beter heb ik het idee. Het is natuurlijk altijd wat, wat lastig omdat er wachttijden zijn. […] mensen die moeten dan maar een beetje vrede mee hebben […] die speling zit er gewoon in, in dat systeem. | - In 2015 is de verzorgingshuis-functie komen te vervallen, waardoor meer kwetsbare mensen thuis blijven wonen  - Van het gebruik van openbaar vervoer is geen duidelijk beeld  - Uit de informatieve huisbezoeken komt naar voren dat mensen het belangrijk vinden om naar b.v. het winkel-centrum te gaan  - Voor sommige locaties is de afstand naar het winkelcentrum te groot  - Mensen die moeite hebben om de afstand te overbruggen, kunnen gebruik maken van de regiotaxi, wat een behoorlijk aantal waar-schijnlijk doet  - Het functione-ren van de regiotaxi is met de komst van een andere vervoerder verbeterd, wachttijden blijven echter onderdeel van het systeem |
| 4 | […] wij, ehm, hebben in principe een re-integratie-opdracht, die we met de doelgroep doen. Uhm, en waarin wij allerlei gaatjes dichtlopen die ontstaan zijn door alle verschuivingen in het sociale domein. De vervoersvraag is in die twee jaar dat we hier nu bezig zijn, ons nog nooit gesteld. En ehm, dan kun je zeggen, daar herkennen mensen zich niet in, maar mensen komen hier voor de gekste dingen wel aanwaaien, he, ramen zemen, uh, dus, ehm, natuurlijk, als die mensen ergens zitten, achter de geraniums, maar daar werken we ook weer samen met de, de OEC’s, Scalda, die zijn actief in de wijk […] Dus ik heb daardoor, uh, niet de indruk dat het een heel groot probleem is, terwijl ik echt ook begrijp dat mensen het probleem wel hebben. Ik hink een beetje op twee benen.  […] het is natuurlijk ook niet heel groot, dus, het is ook niet dat je zegt, ik moet 3 kwartier fietsen wil ik bij Dirk van de Broek komen, dus er zijn heel veel mensen die toch, met hun beperkte mobiliteit, want je ziet hier af en toe wel mensen voorbij schuiven | - De organisatie heeft nog nooit mensen gehad die met een vervoersvraag kwamen  + de vervoers-  problematiek is niet heel groot  - De organisatie begrijpt dat er mensen zijn die het probleem wel hebben  - Goes-Zuid is niet erg groot, waardoor mensen met een beperkte mobiliteit toch op hun gewenste locatie kunnen komen |
| 5 | Er zijn best wel mensen die, eh, meer de deur uit zouden gaan als de mobiliteit beter is.  Vraag: Kunnen ze altijd vervoer regelen als ze de deur uit willen gaan, of is dat lastig?  Uh, ik denk dat het wel altijd mogelijk is, maar dat sommige mensen er ook een beetje tegen op zien om het normale, reguliere belvervoer, beltaxi of, om dat te regelen. Omdat dat, ja, er zitten wel altijd haken en ogen aan in tijd, een taxi die eerder komt, een taxi die te laat komt.  […] ’s avonds, he, als mensen ’s avonds ergens naartoe moeten dan merk je, als het wat donkerder wordt, dat ze het toch wat enger vinden om de straat op te gaan. | - Sommige mensen zouden meer de deur uit gaan als de mobiliteit beter zou zijn  - Vervoer om de deur uit te gaan is altijd mogelijk, maar sommige mensen kijken tegen bepaald vervoer, zoals de beltaxi, op  + het te vroeg of te laat komen van de beltaxi  - Mensen gaan ’s avonds liever niet de straat op |
| 6 | […] over Goes-Zuid vind ik een lastige. Uhm, ik kan hem wel op de organisatie betrekken. […]  Uhm, dat er heel veel geld in omgaat. Ik zou niet zeggen te veel, want dat zal echt wel nodig zijn. […] dat we natuurlijk met de Wlz en de Wmo, uhm, een scheiding hebben. Dat er vervoersindicaties zijn ten aanzien van cliënten bij ons, he, je komt wel of niet in aanmerking voor een vervoersindicatie, en dat, over de algehele linie genomen, de vervoersindicatie, dus de vergoeding daarvoor, niet sluitend is om het vervoer daarvoor te kunnen regelen. […] Maar dat we ook wel kritisch moeten zijn op, ehm, de mate waarin vervoer wordt ingezet. En dan heb ik het over, kan het gecombineerd worden, is het vervoer wel daadwerkelijk nodig […] of het netwerk om hem of haar heen. Zijn er ouders, ehm, vrienden, familie, broers, zussen in staat om af en toe eens een ritje te doen. […] Want in het verleden was het altijd zo dat het, ehm, ik zal niet zeggen dat er geld genoeg was, maar was het een soort van, gemeengoed dat het kon. En in de tijd dat er bezuinigd moet gaan worden, denk ik wel dat er kritischer naar kan worden gekeken of dat haalbaar is. | - Van Goes-Zuid geen duidelijk beeld  - Binnen de organisatie gaat veel geld om in vervoer, meer dan wat de organisatie daarvoor aan Wmo- en Wlz- gelden ontvangt  - De organisatie moet kritischer kijken naar de mate waarin vervoer wordt ingezet, o.a. door te kijken naar de mogelijkheden tot combineren van vervoer en het netwerk om de cliënt heen  + Bezuinigingen: Haalbaarheid |
| 7 | Ik denk dat het in Goes, qua openbaar vervoer, niet zo best is, nee. En, uhm, er gaan steeds meer bushaltes ook verdwijnen, waarop mensen dan toch de zelfstandigheid een beetje kwijtraken. En dan niet alleen mensen met een verstandelijke beperking. Maar ook ouderen, dus ze worden steeds afhankelijker van de regiotaxi, terwijl de regiotaxi steeds duurder wordt. […] Nou, misschien is het wel even goed om aan te vullen, dat een collega van ons, die zit in een rolstoel, die woont in de Beukenstraat, in Goes-Zuid, bij het Gors en die heeft eigenlijk al zelf aangeslingerd, anderhalf jaar geleden inmiddels, van, ik wil heel graag zelfstandig blijven reizen en dat gaat in principe wel, alleen in kan met mijn rolstoel niet goed in een bus komen, want de rijplaat, nou ja, die helling is gewoon te lastig of zit vastgeroest […] Krijgen ze niet meer naar beneden. […] Dus dat is wel aangekaart bij Connexxion, maar, ja, de trottoirs, die vallen natuurlijk niet onder Connexxion, die vallen weer onder een gemeente die dat eigenlijk op moet hogen, he. […] Dat is nog niet helemaal gelukt  Vraag: En die regiotaxi, dat wordt dus steeds duurder?  Dat wordt inderdaad steeds prijziger, waar ik al heb van, ja, ik kijk ook in mijn eigen portemonnee en wij, mensen met een verstandelijke beperking, hebben gewoon niet zo veel te besteden vaak, omdat ze een uitkering hebben.  Vraag: Die regiotaxi, ik heb gehoord dat het vaak het geval is dat mensen lang moeten wachten, merkt u dat ook of valt dat mee?  Dat, uh, klopt, maar ik vind het nu wel, dat het iets verbeterd is. Het is nu wel iets verbeterd. […] Dat is sinds dat de gemeente het heeft overgepakt, is het gewoon verbeterd.  Ik vind gewoon nu, dat bijvoorbeeld ook de bussen, ook heel, zeker in het weekend, heel slecht bereikbaar is, bijvoorbeeld voor het ziekenhuis, waar trouwens Emergis ook zit ja, dan denk ik van, dat zou echt beter moeten. | - Openbaar vervoer in Goes is niet zo best, waardoor mensen met een beperking en ouderen een deel van hun zelfstandigheid verliezen  + Bushaltes verdwijnen  + Openbaar vervoer is niet erg rolstoel-toegankelijk (het ophogen van trottoirs)  - Mensen raken steeds meer aangewezen op de regiotaxi  - De regiotaxi wordt steeds duurder, terwijl mensen met een verstandelijke beperking niet veel te besteden hebben  - De wachttijden van de regiotaxi zijn, sinds de gemeente het heeft overgepakt, verbeterd  - De bussen zijn vooral in het weekend slecht bereikbaar |
| 8 | Ja maar goed, die is eigenlijk helemaal niet zo slecht hoor. Ik heb daar een heel positief beeld bij, want tot nu toe loopt eigenlijk gesmeerd, dus ik, ik stond ervan te kijken dat dit aan de orde was, dat dit ter sprake kwam. […] alles wat hier naartoe moet komen en wat slecht te been is, dat gaat in samenspraak met ons. […] En als ze wel mobiel zijn, komen ze allemaal met de zorgtaxi en dat loopt, op zich, dat is altijd goed gegaan. En ik hoor er ook eigenlijk, eigenlijk geen of weinig klachten over. […] ik zie eigenlijk geen beer op de weg. | - Positief  - Als iemand voldoende mobiel is, dan komt diegene met de zorgtaxi naar de organisatie  - De organisatie hoort weinig tot geen klachten over de zorgtaxi |

## Huidige mobiliteit vraag 2 (Huidige activiteit) en vraag 3 (Huidige samenwerking)

Welke activiteiten voert uw organisatie momenteel op het gebied van vervoer?

In welke mate werkt uw organisatie momenteel samen met andere organisaties op het gebied van vervoer?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Activiteit: Uhm, ja, ik denk dat dat, als we het echt zo bekijken, vrij weinig is, voor de buurtbewoner niets. Uhm, ja, wij hebben natuurlijk zelf busjes. Er staan er hier twee, naast de Groe. Uhm, die zetten we heel veel in voor onze cliënten. En dat is dan met name om ze naar activiteiten te rijden of om uitjes te doen.  Samenwerking: Nou, voor zover ik weet, werken we daar niet echt in samen. Daar zijn wel eens gesprekken toe geweest, hoor. Dan kwam wel eens langs, bijvoorbeeld bij Edudelta, de Groene School, […] daar hebben ze busjes staan. Dat zijn busjes voor leerlingenvervoer, en ze hebben wel eens gezegd van, goh, die busjes staan lang stil, daar zouden we wel wat mee kunnen. Op dat niveau is het eigenlijk gebleven. […] dat heeft verder nog nergens toe geleid. En, dat ligt niet aan gebrek aan ideeën of initiatief aan hun kant of onze kant, dat ligt eraan dat, uhm, het al heel snel ingewikkeld blijkt qua regelgeving om dat, uhm, georganiseerd te krijgen. | Activiteit:  - Vrij weinig  - Voor de cliënt: vervoer naar activiteiten of uitjes  - Thuiswonende ouderen: niks  Samenwerking:  - Niet echt  - Er zijn enkel een aantal verkennende gesprekken gevoerd, maar deze hebben nergens toe geleid  + Regelgeving bemoeilijkt samenwerking op het gebied van vervoer | Activiteit:  - Heel weinig of geen (x3)  - Activiteiten rondom Wmo-vervoer en Wlz-vervoer (x1)  - Vervoer naar activiteiten of uitstapjes (x1)  - Scoot-mobiel-activiteiten (x1)  - Uitdragen VN-verdrag (x1)  - Huisbezoek aan patiënten (x1)  Samen-werking:  - Nauwelijks of niet (x6)  - Verkennende gesprekken/ wens uitgesproken (x3)  - In samen-werking met een organisatie een busvoor-ziening opgezet (x1) |
| 2 | Activiteit: Vraag: Heeft u zelf een busje of iets dergelijks?  Nee, nee. […] Wij hebben het wel eens over gehad, hoor, om een soort, zo een soort deelauto aan te schaffen en om die hier neer te zetten, maar ja, ik heb voor mijzelf meer het idee dat de bewoners niet zozeer het gebrek aan een auto hebben, maar meer aan de chauffeur. […] Omdat de bewoners dus niet, meestal doen ze op een gegeven moment de auto weg, omdat ze niet meer auto kunnen rijden. Dus je kan wel een auto neerzetten, maar er moet een chauffeur zijn, dat is het belangrijkste en hoe ga je dat invullen? […] we zijn met zoveel andere dingen bezig, dat dat weer is blijven liggen eigenlijk.  Samenwerking: Nee, helemaal niet, nee. | Activiteit:  - Geen  - Er is eens gesproken over de aanschaf van een deelauto, maar dat besluit is niet genomen  + Er is niet zozeer een gebrek aan een auto, maar aan een chauffeur  + De organisatie is met zoveel andere dingen bezig  Samenwerking:  - Niet |
| 3 | Activiteit: Eh, ja, we hebben in, in, tot voor kort hebben we nog aardig wat gedaan rondom scootmobiel-activiteiten, cursussen gegeven, trainingen. En ik heb nog wel een, een enkele vrijwilligers, die kunnen mensen wel individueel begeleiden […] Dus dat is een kleine activiteit.  Samenwerking: En een wat grotere activiteit, is dat we samen met het Rode Kruis, het Rode Kruis heeft een busje, en wij zijn samenwerkingspartner daarin en dat busje dat rijdt wekelijks naar een, eh, naar een activiteit toe. Dus dan meer recreatief. […] en in het kader van ontmoeting […] voor mensen die eigenlijk nauwelijks een netwerk hebben en die heel weinig de deur uit gaan […] Ouderen die kunnen, die melden zich bij ons aan, die bellen op van: ik wil weer een keer mee met het busje, wij brengen dat in kaart en het Rode Kruis, die regelt het vervoer, die hebben dat busje, die hebben een chauffeur, een vrijwilliger. […] Dat loopt goed en er is veel belangstelling voor, dus, dat is dan wel eens een probleem, dat er meer mensen mee willen dan er plek is in dat busje. | Activiteit:  - Scootmobiel-activiteiten, zoals cursussen, trainingen en individuele begeleiding  Samenwerking:  - Partner bij het Rode Kruis-busje met als taak het in ontvangst nemen van, het in kaart brengen van en het doorspelen van de aanmeldingen aan het Rode Kruis, die het vervoer regelt  - De samenwerking wordt als positief ervaren |
| 4 | Activiteit/ Samenwerking: De vervoervragen komen niet binnen, dus jullie hoeven ook geen actie te ondernemen als het ware?  Ja | Activiteit:  - Geen  Samenwerking:  - Niet |
| 5 | Activiteit: Uh, op het moment heel weinig. Het is wel al, stel dat we ’s avonds wat organiseren en er willen mensen naartoe, die of eigenlijk niet komen, maar wel heel graag zouden komen, eh, die halen we nu met personenauto gewoon op. […] En ja, met activiteiten zijn dat een stuk of 4, op het moment.  Samenwerking: Ja, nu nog niks. […]  wel gesprekken gehad met wat garagebedrijven, eh, met Loes Meeuwisse hebben we het erover gehad, he, met Ter Weel hebben we het er ook over gehad. | Activiteit:  - Heel weinig  - Het ophalen van (4) mensen met de personenauto naar een activiteit toe  Samenwerking:  - Niet, wel eens over gesproken |
| 6 | Activiteit: Ja, kijk de, ehm, er zitten bij ons natuurlijk cliënten die vanuit de Wlz, uh, vergoed worden en vanuit de Wmo. En Wlz betekent dat wij het zelf moeten regelen, dat is in dit geval met Connexxion. En de Wmo is natuurlijk, wordt het geregeld door de gemeente. Uhm, dat is eigenlijk wat wij doen, weet je, er komen cliënten bij ons met een vervoersindicatie, wij hebben daar een vervoerscirkel voor in het leven geroepen van een x aantal kilometers wat een cliënt mag reizen binnen die, die vergoeding. En daar proberen wij ons zo veel mogelijk aan te houden. En daar gaan we ook wel eens overheen. […] dat je wil voldoen aan de wensen van de cliënt waar hij of zij zijn dagbesteding wil doen. En wij gaan uit van de cliënt, die staat bij ons bovenaan, en dat is een beetje een soort van, ja, geijkte opmerking misschien, maar als iemand vanuit Domburg toch liever, uhm, bij ons in de kunstgalerie in Goes zijn of haar dagbesteding wil doen, dan gaan wij wel kijken of wij dat wel kunnen doen.  Samenwerking: Niet. Niet met andere zorgorganisaties […] er is wel eens de wens uitgesproken, maar het is nooit opgepakt. | Activiteit:  - Wlz-vervoer: met Connexxion  - Wmo-vervoer:  gemeente Goes  - De organisatie werkt met een vervoerscirkel, waarbij wordt aangegeven hoe veel kilometers een cliënt mag reizen, in de praktijk wordt daar wel eens overheen gegaan  + het willen voldoen aan de wensen van de cliënt  Samenwerking:  - Niet met andere zorgorganisaties, enkel eens een wens uitgesproken |
| 7 | Activiteit: Een collega van mij die is op pad geweest met Witteveen van de provincie, uh, naar een locatie waarvan de provincie dacht, nou, die is helemaal top. Maar het bleek toch in de praktijk helemaal niet zo top. Dus wij hebben wel aangeboden als organisatie van, goh, als jullie dat nou gaan doen, neem een paar collega’s van ons mee die in een rolstoel zitten, want dan kun je testen van wat is wel en wat werkt niet. […] En daarnaast dragen wij eigenlijk als organisatie, dragen we meer, ja, het VN-verdrag uit, ja, daar heeft toegankelijkheid met vervoersmogelijkheden, hebben daar natuurlijk ook alles mee te maken.  Samenwerking: die samenwerking is er sowieso met de provincie, dus, die weet ons ook te vinden. We hebben toevallig, daar zal je misschien ook van gehoord hebben, volgende week is er een grote bijeenkomst op het Hoornbeeck College hier in Goes, geïnitieerd door de provincie. […] En daar zijn wij ook voor uitgenodigd, daar gaan we best wel met een groot aantal collega’s. […] Dus we proberen daar ook echt wel ons steentje in bij te dragen bij dat soort initiatieven. | Activiteit:  - Ervarings-deskundigen gaan met de provincie mee om locaties te testen  - Het uitdragen van het VN-verdrag, waarop toegankelijkheid betrekking heeft  Samenwerking:  - De organisatie werkt samen met de provincie  - De organisatie draagt haar steentje bij bij mobiliteits-initiatieven |
| 8 | Activiteit: […] alles wat hier naartoe moet komen en wat slecht te been is, dat gaat in samenspraak met ons. Of wij stappen zelf in de auto en gaan naar de mensen toe die echt niet mobiel zijn. […] Dus dan komt de berg naar Mozes toe.  Samenwerking: Wij, sowieso, draaien wij in een disciplinair team he, dus met alle artsen, fysio en met ons, dus wij zitten in een disciplinair team. En vanuit dat oogpunt komt er een indicatie naar boven, en daarna pakken wij het geheel, als organisatie, op. […] wij hebben 3 momenten dat we elkaar zien. En als iemand niet mobiel is, gaan we dus 3 keer naar die patiënt toe. | Activiteit  - Als iemand echt niet mobiel is, dan doet de organisatie aan huisbezoek  Samenwerking:  - De organisatie pakt het vervoer voor het huisbezoek als organisatie op |

## Toekomstige mobiliteit vraag 1 (Toekomstige mobiliteit)

Als we 5 jaar verder de toekomst in gaan, hoe ziet u de mobiliteit in de regio Goes-Zuid voor zich?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | […] voor mijzelf is een ideaal is om een drie dubbele win-win-win-situatie te hebben. En ik denk dat er genoeg mensen hier in de wijk zijn, of in Goes, die nog een afstand hebben tot de arbeidsmarkt of die een vorm van activiteit zoeken, die het leuk zouden vinden, voor wie het een opstap zou kunnen zijn om een vervoermiddel te besturen. Ehm, ik denk dat er commerciële partijen zijn die, inderdaad, wel iets ter beschikking zouden willen stellen. En ik weet zeker dat ouderen het prettig vinden om, zo zie ik dat voor me, echt voor de deur opgehaald te worden en voor de deur afgezet te worden. […] Uhm, en ja, weet je, het zou gewoon fijn zijn als iedereen zich binnen de wijk en hopelijk binnen heel Goes, uh, zo kan verplaatsen, dat het gewoon makkelijk gaat. […] Dus ja, hoe mooi zou het zijn als je gewoon binnen de stad, uh, echt een goed, een goeie vervoersdienst neer kan zetten. | - Een drie dubbele win-win-win-situatie hebben  - Mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt of mensen die een vorm van activiteit zoeken besturen een vervoermiddel  - Commerciële partijen stellen iets ter beschikking  - Ouderen worden voor de deur opgehaald en afgezet  - Iedereen kan zich mede door een goeie vervoersdienst binnen Goes makkelijk verplaatsen | - Mensen met een bepaalde afhankelijk-heid kunnen op afroep aan vervoer komen (mer.)  - Openbaar vervoer zal geen spectaculaire verbetering-en laten zien (x1)  - Regiotaxi zal nog steeds in een belangrijk deel van de mobiliteits-behoefte voorzien (x1)  - Een klassieke lijnbus (x1)  - Hetzelfde als nu (x1) |
| 2 | Ja, dat heb ik eigenlijk niet echt. […] als ik mag dromen, nou, op zich zou ik het natuurlijk heel leuk vinden, en ook wel fijn vinden, als, als we gewoon, als een klein busje tot onze beschikking hadden en het konden regelen dat we een vrijwilliger hadden die bijvoorbeeld op afroep een aantal mensen, eh, zou kunnen vervoeren. | - Geen duidelijk beeld  - De organisatie zou het leuk en fijn vinden als ze een klein busje, bestuurd door een vrijwilliger, ter beschikking zou hebben |
| 3 | Ja, ik, ik verwacht van het openbaar vervoer, zie ik geen spectaculaire veranderingen of verbeteringen, dus mensen zullen dat toch op andere manieren, in hun mobiliteitsbehoefte moeten voorzien. Dat zou nog steeds, denk ik, voor een groot deel de regiotaxi zijn, zo lang, ten minste, de Wmo dat, eh, dat vergoed. Eh, daarnaast, verwacht ik toch ook wel dat, dat er voor kwetsbare groepen, dat er ook van die busjes zullen gaan rijden, dat verwacht ik eigenlijk wel. […] He, je zou dat voor uitstapjes kunnen gebruiken, maar als je een busje hebt, zou je het ook in kunnen zetten, op bepaalde dagen, om vervoer te regelen naar de winkel bijvoorbeeld. En het heeft als voordeel dat je, dat je, eh, dat het ook iets gezamenlijks is, dus dat het als het ware ook weer, ehm, in een soort ontmoetingsbehoefte voorziet, he, want het is heel anders of je alleen in de regiotaxi zit en alleen boodschappen gaat doen dan dat je met een groepje ergens naartoe gaat. Vooral het winkelcentrum zie ik dan wel als een, ja, dat is dan wel een hele belangrijke plaats. Daarnaast, eh, verwacht ik eigenlijk ook, als het over 5 jaar is, dat er in het wijkcentrum, De Pit, dat er ook veel meer te doen zal zijn voor die groep | - Het openbaar vervoer zal geen spectaculaire verbeteringen laten zien  - De regiotaxi zal nog steeds in een groot deel van de mobiliteitsbe- hoefte voorzien  - Er zal een (gezamenlijk) busje voor kwetsbare groepen rijden  + Het voorziet in een ontmoetings-behoefte  - Het winkel-centrum en Buurthuis De Pit zullen als belangrijke bestemmings-locaties fungeren |
| 4 | Ja, kijk, die, die belbusideeën, die juich ik wel toe. Want ik denk dat, als er een voorziening is, dat mensen uiteindelijk wel weer makkelijker ergens naartoe gaan, want, kijk, over eenzaamheid moet je niet lullig doen. […] Dus ik, ik, ehm, we zeggen allemaal dat oudjes fitter worden, aan de andere kant zitten meer mensen langer thuis, dus ik denk wel dat het nog steeds, de aanname is wel, het voorziet in een behoefte. […] Ehm, dus, ik, ja, goed, ik hoor wel dat als het een beetje wat meer gaat kosten, dat mensen afhaken, dus dan denk ik waarom wil jij wel voor 1,10 euro door een belbus worden opgehaald, en als het 6 euro, hoef je ineens niet meer naar eh. […] Hoe je dat vorm gaat geven, ehm, waardoor het iets gaat worden, eh, dat weet ik ook niet. | - Juicht de belbusideeën wel toe  + Als er een vervoer-voorziening is, gaan mensen makkelijker de deur uit  - Geen duidelijk bij hoe een vervoer-voorziening vormgegeven moet worden  + Mensen haken af als het wat meer gaat kosten |
| 5 | Uhm, ja, dat ligt er ook een beetje aan hoe, of, de populatie in Zuid verder gaat, he, omdat er natuurlijk veel geclusterd wordt in de centrums. En de huizen, komen steeds meer jongeren in, dan zal dat toch makkelijker worden. […] je ziet nu wel dat in de, in de gewone woningen, buitenom de ouderencomplexen, dat er steeds meer jongere mensen in komen. […] Uhm, maar de ouderen, die moeten wel mobiel blijven. […] in ieder geval dat mensen thuis of in ieder geval dicht bij huis opgehaald kunnen worden en naar de plek gebracht kunnen worden waar ze naartoe willen. | - Dit is afhankelijk van hoe de populatie in Goes-Zuid zich ontwikkeld  - Momenteel is te zien dat in de woningen steeds meer jongere mensen komen te wonen  + Minder vraag naar vervoer  - Oudere mensen moeten thuis of dicht bij huis opgehaald worden en naar de plek gebracht worden waar zij heen willen |
| 6 | Nou, dan sluit ik mij wel aan bij waar we het net over hadden, bij duurzame aanvullende mobiliteit. Dat ik het, dat ik het mooi zou vinden als daar eigenlijk, ehm, een soort van shuttledienst zou rijden, waarin, ehm, mensen achter het stuur zitten van een elektrische auto of bus of zonnetrein, ehm, noem het maar op, waarin mensen in kunnen stappen, die dan wel de respectabele leeftijd van, ja, hoe moet ik het zeggen, de grens bereikt hebben dat ze zelf niet meer het vervoer kunnen regelen zeg maar, dus, die dan wonen in de, in de ouderencentra, uhm, mensen die bij zorginstellingen zoals een Gors werken of wonen, daar gebruik van kunnen maken. Maar ook gewoon mensen die in de, in de shuttledienst willen stappen om misschien naar het centrum van Goes vervoerd willen worden.  Sowieso zou ik willen gaan kijken of we niet meer de, uhm, dagbestedingscentra die we nieuw eventueel gaan oprichten, of gaan verhuizen […] om daar meer rekening mee kunnen houden dat we dichter bij treinstation, bij busstations, bij een taxistandplaats zitten dat we de zelfredzaamheid van de cliënt ook wel faciliteren. […] er zijn meer oplossingen om het vervoer, om de kosten van vervoer in mindering te brengen | - Duurzame Aanvullende Mobiliteit, er rijdt een shuttledienst  - Een elektrische auto, bus of zonnetrein  - Mensen die zelf geen vervoer meer kunnen regelen, mogen gebruik maken van de shuttledienst, maar ook mensen die naar het centrum van Goes vervoerd willen worden  - Bij verhuizing meer letten op de bereikbaarheid  + Er zijn meer oplossingen om de kosten van vervoer in mindering te brengen |
| 7 | Ja, ik denk, zeg maar, vanuit een visie van onze organisatie, willen we eigenlijk mensen eigen regie hebben en ik denk ook dat daarom R zegt, ik wil in een gewone bus. Ik wil niet een speciale bus, wij horen er gewoon bij, dat wij mee kunnen doen, maak het maar mogelijk voor ons. Dus, ik zie inderdaad hetzelfde als R voor me, gewoon het reguliere vervoer, waar mensen met een beperking gewoon gebruik van kunnen maken net als ieder ander. […] Inclusieve samenleving he […]  ik hoop, bij de bussen, maar zoals ook bij de treinen net zo goed, hoop ik dat er een knop komt, dat […] alle rolstoelers, maar ook mensen met de rollators, op een knop hoeven te drukken en dat de plank naar benden komt en dat je zo in kan rijden. […] het is natuurlijk niet alleen lichamelijk, maar voor sommige ook verstandelijk en met sommige bussen is het al, als je op de knop, dan spreekt het, en eh, dat zou ook meer moeten, want dat wordt nog wel eens vergeten. […] mijn zus was een keer ergens in buitenland geweest en daar was het gewoon ook aangepast. En daar kon je ook gewoon als rolstoel, dus Nederland loopt dat gewoon ver in achter. | - Binnen Goes moet ‘gewoon’ een ‘normale’ bus rijden, waarvan mensen met een beperking gebruik kunnen maken, dus geen ‘speciale’ bus  + Inclusieve samenleving  - De bussen moeten toegankelijker worden voor mensen in een rolstoel, met een rollator of met een verstandelijke beperking  + Nederland loopt achter op het gebied van toegankelijkheid |
| 8 | Ja, gewoon zoals die eigenlijk nu is. […] Ja, want ik zie geen, ik zie geen beer op de weg. En dat loopt nu en wij zijn daar heel flexibel in en dat is ook onze kracht, dat is de service vanuit ons.  Vraag: U zegt dat uw eigen organisatie ervoor zorgt dat de dienst aan huis komt. Heeft u een beeld bij hoe andere organisaties daar mee omgaan?  Ik snap dat andere organisaties daar dat lastig vinden. Want die zijn waarschijnlijk niet zo flexibel, of lastig om naar, naar de klant zelf toe te gaan, dat begrijp ik ook wel. He, want als je kijkt hier naar revalidatiecentrum, is dat niet mogelijk. Moet de patiënt altijd naar het revalidatiecentrum toe komen, dus ik begrijp vanuit dat oogpunt, dat het misschien op een hoger platform gezet kan worden en misschien beter, eh, een betere toepassing kan plaatsvinden, maar. | - Zoals die nu is.  - De organisatie begrijpt dat niet iedere organisatie in Goes-Zuid de dienst aan huis kan brengen  - Mogelijk kan vervoer op een hoger platform gezet worden, zodat een betere toepassing plaats kan vinden |

## Toekomstige mobiliteit vraag 2 (Toekomstige activiteit) en vraag 3 (Toekomstige samenwerking)

Welke activiteiten zou uw organisatie tegen die tijd op het gebied van vervoer willen voeren?

In welke mate zou uw organisatie tegen die tijd samen willen werken met andere organisaties op het gebied van vervoer?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Activiteit/ Samenwerking: Ik denk dat onze locaties een hele goeie rol spelen als bestemming en als vertrekpunt. He, want, natuurlijk kunnen we dromen van de auto stopt voor de deur van mijn huis, maar het kan op best zijn dat er een verzamelpunt is met een straal van 100 meter erom heen en dat het hier een vertrekpunt is. En dat we daar ook, uhm, winst uithalen. En dat wij mogelijk meedenken over de dienstregeling, dat een bus rijdt hier naar een activiteit toe of iets dergelijks, of bepaalde tijdschema’s. […] En juist wel, echt heel erg stimuleren dat elke partij in de wijk er gebruik van kan maken op zijn of haar manier, wat gewenst is. […] We willen er een actieve partij in zijn denk ik. | Activiteit/ Samenwerking:  - De locaties van de organisatie ter beschikking stellen als bestemming en vertrekpunt van de GVGZ  - Mogelijk meedenken over de dienstregeling/ het tijdschema van de GVGZ  - Het gebruik van de GVGZ door verschillende groepen stimuleren  - Als actieve partij bij de GVGZ fungeren | Activiteit/ Samen-werking:  - Activiteiten gericht op de GVGZ, zoals: meehelpen bij organiseren GVGZ, werven en trainen van vrijwilligers en het gebruik van de GVGZ stimuleren (mer.)  - Samen-werking moet passend zijn (x1)  - Dezelfde activiteiten als nu (x2), tenzij een goed plan (x1) |
| 2 | Activiteit/ Samenwerking: Ja, ik denk dat wij daar te klein voor zijn.  Vraag: Dus dan meer als bestemming zijnde dan, zeg maar, dat ze hier mensen?  Op zouden komen halen, ja.  Vraag: Dat is dan meer als communicatieschakel?  Ja, denk ik wel […] En misschien ook wel om mede te organiseren, te coördineren zeg maar. | Activiteit/ Samenwerking:  - De organisatie ziet haarzelf als bestemming zijnde voor de GVGZ, maar geen activiteiten ontplooien bij de GVGZ  + Te klein als organisatie  - Meehelpen bij het organiseren van de GVGZ |
| 3 | Activiteit/ Samenwerking: Nou, ik verwacht wel dat, dat we diezelfde rol spelen, maar dat, eh, onze rol is dan niet zozeer dat wij, als we gaan organiseren, wij zijn toch vaak de verbindende schakel zeg maar […] Die verbinding, ja, ja. We hebben ook een vrijwilligerspunt […] waar vraag en aanbod samen kunnen komen van vrijwilligers […] we kunnen ook iets doen in de training van vrijwilligers […] ik zou me kunnen voorstellen, wanneer zoiets ontwikkeld wordt, dat wij ook best wel aan zouden willen schuiven om erover mee te denken, om te kijken, van, hoe kun, hoe kun je dat goed neerzetten, welke oplossingen, welke problemen kom je tegen, welke oplossingen kun je er voor vinden […] we zullen niet de kar trekken denk ik, we gaan niet denk ik dat busje aanschaffen of daar een aanvraag voor doen of zeggen dat gaan wij wel allemaal doen hier in de wijk, dat verwacht ik eigenlijk niet. | Activiteit/ Samenwerking:  - Iets doen rondom het vrijwilligerspunt bij de GVGZ  - Iets doen rondom het trainen van vrijwilligers bij de GVGZ  - Meehelpen bij het organiseren van de GVGZ  - Als verbindende schakel bij de GVGZ fungeren, niet de kar trekken |
| 4 | Activiteit/ Samenwerking: Daar ga ik je geen antwoord op geven. Ik heb geen idee. […] de mate van onzekerheid, gerelateerd aan economie, op zo een termijn | Activiteit/ Samenwerking:  - Geen idee  + De economie is onzeker |
| 5 | Activiteit/ Samenwerking: Ja, gewoon compleet meewerken, gewoon als partner. | Activiteit/ Samenwerking:  - Compleet meewerken als partner bij de GVGZ |
| 6 | Activiteit: Nou, dat wij misschien wel binnen onze eigen organisatie mensen opleiden om achter het stuur te gaan zitten. Lvb-ers, laag verstandelijk beperkten, uhm, die kunnen dat. Alleen die zitten gewoon te veel thuis.  Samenwerking: Op zich maakt mij dat niet zoveel uit. Dat mag, ik vind dat als je het gezamenlijke doel nastreeft, dat je dat eigenlijk met iedereen zou moeten willen. Uhm, ware het niet dat het wel passend moet zijn. Kijk, wat wij ook wel eens merken, is dat we, en dan gaan we een beetje op detailniveau, dat we bij een bepaalde locatie soms al 2 mensen hebben, die niet samen in een busje kunnen, omdat ze anders elkaar het busje uitvechten en dat zijn wel dingen waar we degelijk rekening mee moeten houden. | Activiteit:  - Laag verstandelijk beperkten opleiden om achter het stuur te zitten bij de GVGZ  + Zinvolle tijdsbesteding  Samenwerking:  - Op basis van een gezamenlijk doel bij de GVGZ samenwerken, ware het wel dat het ook mogelijk is  + Niet iedereen kan bij elkaar in de bus |
| 7 | Activiteit/ Samenwerking: Ja, we denken graag mee, he. We delen graag, de ervaringsdeskundigen delen graag hun ervaringen en worden daar waar mogelijk ingezet. Maar, uhm, ja, of we daar ik denk op de manier waarop we daar nu mee bezig zijn, dat dat voor ons, als belangenorganisatie, voldoende is. Ja, ja. | Activiteit/ Samenwerking:  - Het delen van ervaringen door ervarings-deskundigen: hetzelfde als nu |
| 8 | Activiteit/Samenwerking: Ja, als ik dan nu kijk, denk ik, zoals de huidige situatie is, maar ik weet niet wat er wordt neergezet voor de toekomst aan vervoer, misschien zeg ik van, nou, dat vind ik een heel goed en strak plan en daar pas ik mij helemaal volledig aan aan en doe ik mee. […] Als er een goed concept, wil ik daar echt wel naar kijken en misschien mij eigen daar tussen voegen. | Activiteit/ Samenwerking  - Hetzelfde als nu  - Als er een goed plan voor de GVGZ op tafel komt, dan misschien als betrokken partij fungeren |

## Doelgroep

Op welke doelgroep zou de GVGZ zich moeten richten?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Ik denk dat je focus misschien moet liggen op inderdaad, ehm, minder validen. Ja, dus daar vallen de ouderen ook onder die wat slechter te been zijn, niet zo ver meer kunnen lopen, mensen in een rolstoel. Ik zou er denk ik geen leeftijd aan plakken. […] en weet je, ehm, hoe zou je iemand tegen kunnen houden aan het begin. Iemand meldt zich aan, en dan, ehm, zeg je niet, vraag je niet: voldoet u aan de criteria?  Vraag: Nee, maar jullie willen dan niet werken met een indicatiestelling, of zo?  Nee. […] Ja, je zou kunnen zeggen: postcodegebied. He, als je hier woonachtig bent of werkzaam bent. En we zouden er ook voor kunnen kiezen om de beheersbaarheid te vergroten, is om, ehm, het per doelgroep uit te breiden. He, dat je begint met deze bus voor 65-plus, onze bedoeling is om dat en dat uit te breiden, kan alleen als deze partners ook mee gaan doen. Ik geloof wel in het groeimodel. […] Ik denk dat we sowieso, dat we sowieso moeten focussen echt op klein beginnen. Ongeacht of we dat met doelgroep doen of wat dan ook. Maar je ziet gewoon met alle initiatieven die op dorpen of in wijken plaatsvinden, als je klein begint, dan is het meestal meer succesvol dan wanneer je het heel groot aanpakt en hoopt dat het maar goed gaat lopen. […] Ja, bij wijze van spreken, regelen we dat er een demoauto iedere woensdagmiddag beschikbaar is, waar we vier mensen mee op kunnen halen door iemand met arbeid, afstand van de arbeidsmarkt, die naar activiteit brengt en terugbrengt. […] Van mijn part begint het daarmee. Een stukje publiciteit daaromheen en daar van leren en dan groeien. | - Focus op minder validen, waaronder oudere mensen die slecht te been zijn en mensen in een rolstoel  - Er moet geen leeftijd aan de doelgroep gekoppeld worden  - Er moet niet met een indicatiestelling gewerkt worden  - Er zou wel met een postcode-gebied gewerkt kunnen worden  - Er zou wel gebruik gemaakt kunnen worden van het groeimodel: de doelgroep wordt naar verloop van tijd uitgebreid  + Vergroten beheersbaarheid  + Leren van ervaringen  + De algemene ervaring is dat klein beginnen meer succesvol is dan het heel groot aanpakken | - Focus op mensen met een bepaalde afhankelijk-heid in Goes-Zuid, zowel senioren als niet-senioren (nag.)  - Mensen die naar het winkel-centrum willen, mogen ook mee (x1)  - Maak gebruik van het groeimodel: de GVGZ per doelgroep uitbreiden (x1)  - Focus op winkelend publiek, waaronder mensen met een bepaalde afhankelijk-heid, maar ook fitte ouderen (x1) |
| 2 | Senioren. Ik zou het wel op de senioren houden hier, ja.  Vraag: Hoe denkt u over mensen met een lichamelijke beperking?  Ja, ook natuurlijk. Ja, ja.  Vraag: Hoe denkt u over mensen die de dagbesteding bezoeken?  Ja, ja. Ik weet niet, daar rijden weer andere busjes voor heb ik toch het idee. Volgens mij rijden daar volop busjes voor. | - Focus op senioren  - Ook mensen met een lichamelijke beperking  - Voor mensen die de dagbesteding bezoeken rijden al busjes |
| 3 | In ieder geval op de doelgroep die minder mobiel is, he, want degene die mobiel is, die, die zal er geen gebruik van maken, he. Dus je komt altijd uit bij de mensen die minder mobiel zijn, dus niet meer fietsen, geen rijbewijs hebben, eh, en dan kom je al snel bij, eh, een groep die kwetsbaar is, dus die lichamelijk kwetsbaar is of, eh. […] je doelgroep, ik denk, je zoekt dan toch vooral naar de mensen die het meeste problemen hebben met dat zelfstandig wonen en die, die het meeste, eh, risico lopen om te verpieteren en te vereenzamen […] Dat zijn vooral hoogbejaarden denk ik, he, 80-plussers  En bijvoorbeeld, he, mensen van het Gors?  Dat zou ook kunnen | - Focus op mensen die minder mobiel zijn, in het bijzonder mensen die problemen hebben met het thuis wonen, waarbij het vooral om 80-plussers zal gaan  - Mensen van het Gors kan ook |
| 4 | je zegt over welke doelgroep, dan heb je het dus over winkelend publiek, die mensen met een beperkte mobiliteit, maar niet alleen maar mensen met gebrekkige mobiliteit, he, dus ook de fitte ouderen, die zegt, uhm, ik ga niet meer fietsen, het karretje is me, he, het loopkarretje, ja, dat is me te ver […] als je wil includeren, het woord hoor je ze tegenwoordig steeds vaker gebruiken, dan moet je ook mensen serieus de ruimte geven om aan te kunnen sluiten. En ik denk, wil je dit, wil je dit succesvol laten verlopen, moet je ook gewoon niet zeikerig doen over wie je wil includeren. […] Van mijn part ook eens een keer die moeder zonder auto, zonder rijbewijs, of wel met rijbewijs, maar zonder auto, met twee jonge kinderen, die willen winkelen, wat is daar mis mee. […] ik denk, het gaat ook over de levensvatbaarheid. Als je ziet, als je die belbusjes af en toe ziet, daar zitten twee mensen in, he, dan heb je het goed geregeld. […] dan is het dus echt een cityvervoer, om mensen ook naar economie te halen, ik bedoel, dat wil niet zeggen dat ze alleen naar het winkelcentrum moeten, ze kunnen ook naar de bingo gebracht worden als ze 80 zijn, maar dan wordt het ook een vrolijk busje in plaats van zo een saai busje. | - Focus op winkelend publiek, waaronder mensen met een beperkte mobiliteit, maar ook b.v. een fitte oudere of een moeder zonder auto  + Als je wil includeren, moet je mensen de ruimte geven om aan te sluiten  + Levensvatbaar-heid  + Vrolijk busje |
| 5 | Ja, ik denk de senioren, maar, ja, ook echt de senioren […] Of je zou moeten kijken van, he, mensen die moeilijk mobiel zijn, he, iemand heeft een operatie gehad en die kwam altijd ergens, he, dat die wel een beroep kan doen. | - Focus op de senioren  - Ook niet-senioren die moeilijk te been zijn |
| 6 | […] waarin mensen in kunnen stappen, die dan wel […] de grens bereikt hebben dat ze zelf niet meer het vervoer kunnen regelen zeg maar, dus, die dan wonen in de, in de ouderencentra, uhm, mensen die bij zorginstellingen zoals een Gors werken of wonen […] Maar ook gewoon mensen die in de, in de shuttledienst willen stappen om misschien naar het centrum van Goes vervoerd willen worden. […] Kijk, feitelijk zie ik het meer gewoon als een soort upgrade van het openbaar vervoer. En, ehm, niet zozeer als een vervoersdienst voor zorginstellingen. Het is er en misschien moet je wel een pasje hebben of weet ik veel wat. Kijk, je moet ook zorgen dat niet Havo 3 je hele bus gaat vullen, bij wijze van spreken. Maar ehm, ik kan me wel voorstellen dat je, middels een bepaalde indicatie, aanspraak kan maken op zo een vervoerspas, waardoor je in Goes-Zuid, bij wijze van spreken, daar, eh, ja, gebruik van kan maken. […] En als je, uhm, besluit om toeristen mee te gaan nemen, dan vind ik dat je, goed die hebben dan geen pas, maar als er plek is, ja, waarom zou je die niet in laten stappen. | - Focus op mensen die niet meer zelf het vervoer kunnen regelen, waaronder mensen die in een ouderencentrum wonen en mensen die bij Gors werken of wonen, maar ook mensen die naar het centrum van Goes willen, waaronder toeristen: meer een soort upgrade van het openbaar vervoer  - Misschien wel middels een bepaalde indicatiestelling met pasjes werken, zodat  het vervoer vooral door de primaire doelgroep gebruikt wordt |
| 7 | Iedereen die mee kan doen, ja, mee wil doen. […] dus wij zitten echt op het, op meedoen in de samenleving.  Vraag: Hoe denkt u over mensen die begeleiding nodig hebben?  Ja, ik denk dat, maar dat is mijn persoonlijke mening, mensen die natuurlijk een meervoudige handicap hebben, ja, daar werkt taxivervoer wel prima voor. He, want dat zien we hier natuurlijk ook, mensen komen dan toch redelijk zelfstandig, op de meest zelfstandige manier naartoe […] maar net zoals mensen bijvoorbeeld die uh, wel, geen meervoudige beperking, maar je hebt er ook nog een tussengroep he, waar ze ook al gauw van zeggen van, ja, dat ze dat niet kunnen […] daar wordt vaak voor gedacht […] en dan heb ik wel zoiets, daar zou nog wel een stapje qua begeleiding in kunnen gemaakt worden, om dat samen eerst te doen. En dan misschien toch zelfstandig, of zo zelfstandig mogelijk. | - Openbaar vervoer, voor iedereen die mee wil doen in de samenleving, waaronder mensen met een beperking (mogelijk in het begin met begeleiding)  + Gewoon normaal  - Voor mensen met een meervoudige beperking werkt de regiotaxi goed |
| 8 | […] nou, ik denk de wel wat ouderen, 65+, de mindere mobiele patiënten. | - Focus op de minder mobiele patiënten, waaronder 65-plussers |

## Vervoermiddel

Van welk type vervoermiddel zou bij de GVGZ gebruik gemaakt moeten worden?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Nou, eerlijk gezegd, ehm, is mijn mening in de loop van dit project hierover wat veranderd. Ehm, ik denk dat, ehm, als er sprake is van rolstoelvervoer, dat vraagt heel veel van een chauffeur, dat vraagt heel veel van medepassagiers, dat hebben we in principe, dat hebben we op twee manieren, 1: door de organisaties zelf, 2: het Wmo-vervoer. Ik denk dat dat een verbeterslag zou kunnen krijgen.  En ik denk dat een combinatie hier in de wijk, ehm, voor de verschillende doelgroepen en dan ook rolstoelafhankelijk in diezelfde soort auto, een hele moeilijke is. En niet om mensen buiten te sluiten, maar ik denk gewoon dat we het over wat anders hebben. Dat is wat anders dan een rollator eventjes achterin zetten, iemand een handje geven, uitstappen. Dit vraagt echt heel grote zorgvuldigheid. […] Ik weet het niet, ik vind het moeilijk. […] er zijn ook mensen die heel moeilijk, het ligt ook maar net aan de bus, maar die heel moeilijk de opstap kunnen maken in de bus. En dan is een lift ook handig, want dan ga je gewoon op die lift staan, en dan wordt je zo, erin geschoven, om het maar zo te zeggen. […] Ik denk dat dat dan zaak is tegen die tijd, om met vertegenwoordigers, dan ben ik heel oplossingsgericht hoor, om met vertegenwoordigers van de verschillende doelgroepen een keer naar, ehm, naar die automotive boot van Welzorg toe te gaan, en gewoon eens 15 auto’s te proberen. […] ik zie wel, als we het hebben over grootte, wel in een, in een, zeg maar, een kleine vorm.  Vraag: Dus een 8-persoonsbusje?  Ja. […] Max, max. Ja, als ik kijk, naar die caddy, dat is voor, voor, ehm, 5 personen en een rolstoel. […] Sowieso is het makkelijker om je in de wijk, zeg maar, te verplaatsen met een kleinere busje. Daarnaast vind ik het ook, eh, qua sociale contacten, gezelliger, of zo. | - De combinatie van ‘normaal’ vervoer en rolstoelvervoer is moeilijk  + vraagt een grote zorgvuldigheid van de chauffeur en veel van medepassagiers  + Rolstoelver-voer is er al in andere vormen  - Een lift kan ook handig zijn voor mensen die niet in een rolstoel zitten, maar moeilijk de opstap kunnen maken  - Het is zaak om een keer met vertegenwoordi-gers van de verschillende doelgroepen verschillende auto’s te proberen  - Een kleine vorm van vervoer, max. 8 zitplaatsen  + Makkelijker verplaatsen  + Gezelliger qua sociale contacten | - Een 8-persoons-busje, uitgerust met een lift (nag.)  - De grootte van het vervoer-middel is afhankelijk van de totale doelgroep, welke eerst duidelijk in beeld gebracht moet worden (x1)  - ‘Normaal’ vervoer en rolstoel-vervoer is moeilijk te combineren, omdat het een grote zorgvuldig-heid van de chauffeur en veel van mede-passagiers vraagt (x1)  - Elektrisch vervoer (x2) |
| 2 | […] maar wel een busje met een lift ook, he, dat zag ik hier ergens staan, dat is natuurlijk een belangrijk ding. […] En dan moet dat natuurlijk wel een busje zijn waar iemand met een gewoon rijbewijs mee kan rijden, want anders kan dat ook weer niet. | - Een busje  - Met een lift is belangrijk  - Die met een normaal rijbe-wijs bestuurd mag worden |
| 3 | Ja, dan denk ik toch wel een 8-peroonsbusje, ja, ja, dat, eh, ja. Zeker als je uitstapjes wil gaan maken. En ja, het zou toch ook wel mooi zijn dat er ook nog een liftje in kon, dat maakt het wel een stuk duurder, maar, ehm. | - Een 8-persoons-busje  - Met een lift zou mooi zijn, wat het wel duurder maakt |
| 4 | Ja, krijg je dus weer een bus met lift […] want anders kan die invalide er niet in […] het kost wel geld, maar eh, het is eenmalig […] en, ehm, hoe zeg je dat, bagageruimte. Dus dat de kinderwagen er zo ingaat, ehm, dat spullen er zo gemakkelijk ingaan. […] Het moet wel een beetje volume hebben. En, meer als 1 auto heb je niet nodig. Dus doe dan 1 auto waar alles mee kan. […] Een Mercedes-busje.  Vraag: Gewoon een 8-persoons dan?  Ja. | - Een 8-persoons-busje  - Met een lift  + een invalide kan ook mee  - Met bagageruimte  + het mee kunnen nemen van b.v. boodschappen  + het op kunnen bergen van een kinderwagen |
| 5 | Ja, ik denk dat dat iets van een busje moet wezen […] zo een 8-persoons-busje […], gewoon, he, die ook rolstoeltoegankelijk is […] het moet geen probleem zijn om een rollator of met een rolstoel, dat soort dingen mee te nemen. Dus het moet makkelijk toegankelijk zijn, niet te hoge instap. | - Een 8-persoonsbusje  - Rolstoel-toegankelijk, o.a. geen te hoge instap |
| 6 | Nou, dan sluit ik mij wel aan bij waar we het net over hadden, bij duurzame aanvullende mobiliteit. Dat ik het, dat ik het mooi zou vinden als daar eigenlijk, ehm, een soort van shuttledienst zou rijden, waarin, ehm, mensen achter het stuur zitten van een elektrische auto of bus of zonnetrein […] En dan wel groen denk ik. Ja, daar moeten we wel echt rekening mee houden.  Vraag: U had het over elektrische voertuigen. Aan hoe veel zitplaatsen moet ik denken?  Ja, dat is afhankelijk van je totale doelgroep die er zit, denk ik. Ja, dat zou ik voor Gors wel kunnen uitzoeken, hoe veel mensen er nu van ons wonen en een dagbesteding voeren binnen Goes-Zuid en misschien ook nog wel eens een keer naar een supermarkt willen et cetera. Maar, als je natuurlijk groter gaat denken, in het kader van de zorg en eventueel ook nog gewoon, uhm, aanlopende mensen zeg maar, zoals toeristen, ja, weet ik niet. […] ik zou uitgaan van 8 personen, maar dat is meer gewoon, ja. Ja, kijk, en ehm, wellicht zou je nog over na kunnen denken om misschien zo een shuttledienst, wel waar 2 mensen in kunnen, maar dat is ook helemaal afhankelijk van wie er gebruik van gaat maken, kijk, als je naar 3 maanden merkt van, oh, we komen capaciteit te kort, ja, dan zal je wel weer kunnen kijken van, moeten we gaan uitbreiden ja of nee. […] Ik zou er wel rekening mee houden dat je ook wel misschien rolstoelvervoer moet kunnen aanbieden. Dat mensen met een rolstoel ook wel naar binnen moeten kunnen. | - Een auto, bus of zonnetrein  - Er moet rekening gehouden worden met dat het voertuig elektrisch/ groen is  - Hoe veel zit-plaatsen het voertuig moet hebben, is afhankelijk van de totale doel-groep en de daaraan verbonden vervoervraag, wat eerst in beeld gebracht moet worden  - Het zal waarschijnlijk gaan om een 8-persoons-busje of een shuttle-dienst voor 2 personen  - Er moet rekening gehouden worden met dat het voertuig rolstoel-toegankelijk is |
| 7 | Stadsbus. Er moet gewoon een stadsbus weer komen in Zuid. | - Openbaar vervoer, een stadsbus  + Gewoon normaal |
| 8 | Ja, moet je altijd met een soort sprinter doen, waarvan de achterkant, met een lift, bedienbaar is. Dat mensen die in een rolstoel zitten, ook gewoon makkelijk vervoerbaar zijn.  Vraag: Gewoon een 8-persoons-busje moet ik dan aan denken?  Ja, dan moet je aan zoiets denken, ja.  Vraag: Hoe denkt u over elektrisch rijden?  Nou, daar denk ik heel positief over. […] dus als je dan kijkt naar de toekomst en ook naar wat politiek en gemeentes willen, kijk ik ook naar milieuzones he, nou, als je kijkt naar vervoer in Goes-Zuid, dan zit je ook meestal aan industrie en aan de stad gebonden, want je bent veel in, binnen de bebouwde kom aan het rijden, dus ja, dan denk ik wel aan groene stroom, dus elektrisch rijden, ja, dat is wel een issue, het wordt wel de toekomst. […] Plus als je nu kijkt naar de bereikbaarheid van, van accu’s, dan is dit geschikt daarvoor, want je zit alleen maar in een omgeving van misschien 20, 30 kilometer te rijden, dus dat is perfect. | - Een soort sprinter (te denken valt aan een 8-persoons-busje)  - Het vervoermiddel moet rolstoel-toegankelijk zijn  - Positief over elektrisch rijden  + Wens politiek: milieuzones  + Vervoer in Goes-Zuid gaat vooral om vervoer binnen de bebouwde kom  + Bereikbaar-heid accu’s sluit aan op grootte Goes-Zuid |

## Dienstregeling

In hoeverre zou de GVGZ volgens een dienstregeling moeten rijden?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | En ik weet zeker dat ouderen het prettig vinden om, zo zie ik dat voor me, echt voor de deur opgehaald te worden en voor de deur afgezet te worden. […] Want dan ervaren mensen minder een drempel […] Anders, als het weer een lijndienst is, ehm, […] denk ik dat we ons doel voorbij schieten. […] dan is het toch weer voor mensen om op een bepaalde tijd ergens naar toe te lopen weer, waar ze dan weer moeten opstappen. Uhm, ik weet niet in hoeverre dat mensen echt tegenhoudt, maar ik kan me voorstellen dat het misschien wel een reden is om het niet te doen. Als je thuis wordt opgehaald, dan is dat natuurlijk veel makkelijker. […] de praktische invulling van deur tot deur vervoer, dat is natuurlijk ietsje ingewikkelder dan een lijndienst.  Vraag: Dus geen hop-on, hop-off concept?  Dat zijn twee verschillende dingen. Ik denk dat hop-on hop-off ook heel leuk kan zijn, we zien tuurlijk in Middelburg bijvoorbeeld het succes daarvan, he, van die […] Serivebus. Die langs een winkelcentrum rijdt. He, dat, dat zou ik me in kunnen denken, dat die bepaalde tijden dat doet. He, dat die de dienstregeling heeft, ehm, bijvoorbeeld ’s ochtends tussen 10:00 en 11:00 en ’s middags tussen 15:00 en 16:00, rijdt die heen en weer tussen de hele wijk naar het winkelcentrum. […] Ik denk dat onze locaties een hele goeie rol spelen als bestemming en als vertrekpunt. He, want, natuurlijk kunnen we dromen van de auto stopt voor de deur van mijn huis, maar het kan op best zijn dat er een verzamelpunt is met een straal van 100 meter erom heen en dat het hier een vertrekpunt is. […] En de rest van de tijd, is individueel, iets in die richting, een mix. […] De bedrijfstijd optimaal benutten. | - Ouderen vinden deur-tot-deur vervoer prettig  - Ouderen kunnen een drempel ervaren bij halte-tot-halte vervoer  - De praktische invulling van deur-tot-deur vervoer is ingewikkelder dan halte-tot-halte vervoer  - Mogelijk een combinatie van een dienstregeling langs centrale verzamelpunten en individueel vervoer, naar gelang van tijd-stippen  + Optimaal benutten bedrijfstijd | - Het voertuig moet naar gelang van tijd volgens een dienst-regeling of op afroep rijden (x2)  - Het voertuig moet naar gelang van dagen of dagdelen volgens een dienst-regeling of naar uitstapjes rijden (x1)  - Een gecom-bineerd voertuig zorgt voor zo min mogelijk lege plekken: optimaal benutten bedrijfstijd (x3)  - Op hetzelfde tijdsstip zowel een voertuig volgens dienst-regeling als twee of drie voertuigen op spontane aanvraag (x1)  - Vervoer op afroep (x2)  - Vervoer volgens dienst-regeling (x1)  - Vervoer op afroep heeft als voordeel dat mensen niet naar een bepaald punt hoeven te komen (meer.)  - Vervoer volgens dienst-regeling heeft als voordeel dat het makkelijker te organiseren is en zorgt voor structuur voor de chauffeur en passagiers (meer.) |
| 2 | […] op zich zou ik het natuurlijk heel leuk vinden, en ook wel fijn vinden […] die bijvoorbeeld op afroep een aantal mensen, eh, zou kunnen vervoeren. Maar het grote probleem is natuurlijk, die moet om 11:00 in het ziekenhuis zijn, die om 10:00 bij de kapper. […] En ze willen overal, overal op tijd zijn en iedereen denkt van: ik moet daar zijn, dus ik moet nu de bus hebben, weet je wel. Zo gaat dat een beetje met oude mensen, die houden daar dan niet zo heel veel rekening mee dat iemand anders ook weer ergens anders moet zijn. […] En, ja, hoe ga je dat doen? Dat, dat vind ik nog het moeilijkste, hoe ga je het organiseren? […] ik denk dat het heel lastig in te plannen is […] Dus als je misschien, eh, denk ik nu hoor, nu komt dat zo bij mij op, toch een soort dienstregeling hebt, is dat misschien makkelijker te regelen. […] En als, misschien, als mensen weten wanneer en hoe laat er een busje rijdt, dat ze daar ook de afspraak op af kunnen stemmen natuurlijk. […] Dan krijg je wat gestructureerder beeld van alles als dat iedereen zo maar, uh. […] als je dus een soort dienstregeling probeert te organiseren, weten de vrijwilligers ook waar ze aan toe zijn. Dat, op zich, is ook wel prettiger dan dat het op afroep is, dat is eigenlijk bijna niet te doen. | - Vervoer op afroep zou leuk en fijn zijn  - Vervoer op afroep is lastig te organiseren  + verschillende mensen willen op tijd op verschillende plekken zijn  - Een soort dienstregeling is misschien eenvoudiger te organiseren  + mensen kunnen hun afspraken op de dienstregeling afstemmen  + meer structuur, wat ook prettig kan zijn voor de vrijwillige chauffeurs |
| 3 | ik zie meer verschillende functies, he, dus, en dat je, eh, iets, iets opzet wat misschien lijkt op een lijndienst, he, omdat daar wel belangstelling voor zou zijn, maar ook dat je dan weer zo een zelfde voorziening weer benut voor uitstapjes. […] ik zie het eigenlijk niet zo voor me wanneer dat busje heel die, heel de week maar volgens een dienstregeling rijdt, ik denk dat je dan nog wel eens met een, ja, je moet dat natuurlijk ervaren, he, maar zou het kunnen dat dat busje heel vaak leeg rondrijdt  Vraag: Hoe denkt u over vervoer op afroep?  […] ik denk, daar heb je dan een regiotaxi voor, he, als je echt zegt van op afroep, dan kan die groep volgens mij ook net zo goed gebruik maken van de regiotaxi. Ik zie het dan meer in een lijndienst die, die, ja, die hoeft dan niet de hele dag heen en weer te rijden, misschien eens op bepaalde dagen of op bepaalde dagdelen en daarnaast uitstapjes voor mensen | - Een combinatie van een soort lijndienst en vervoer voor uitstapjes, naar gelang van dagen of dagdelen  + Het tegengaan van het met een lege bus rijden  - Vervoer op afroep is er al in de vorm van de regiotaxi |
| 4 | Volgens mij niet, volgens mij als je dit doet, het is andersom hoe het werkt […] Helmond, die zijn dus gestopt met de stadsbus, die doen alleen maar op afroep, er waren voortdurend, in Helmond he, dat is volgens mij nog net wat groter dan Goes, maar er waren voortdurend van die stadsbusjes aan het rijden zonder personen, die reden de hele dag lege rondjes. Ja, af en toe stapte er eens iemand in. En nu staan ze op een centraal punt en bij een oproep rijden ze meteen ernaar toe. […] Ik vond het briljant, want je hebt duurzaam, wat slim. En als je maar op tijd aangeeft, binnen 10 minuten staat het busje er. Nou, dat is hier ook. | - Vervoer op afroep  + Duurzaam  + Het vervoer staat snel klaar |
| 5 | […] je zou ook zeg maar deur tot deur iets aan kunnen bieden […] om hele dagen rondjes te rijden, weet ik niet of zo effectief is als dat mensen zeggen, nou, ik zou graag naar een vriendin willen in die en die straat, en dat je echt als chauffeur meer een gastheer of gastvrouw bent met die bus. […] dan zou je bijvoorbeeld, he, als je zegt, nou, rond begin de morgen, he, of half de morgen, dat je een rondje doet, he, want dan beginnen er op verschillende plekken beginnen wat activiteiten. Ja, dan tegen de lunch, weer een rondje doet, voor mensen die terug naar hun huis willen. En begin de middag weer doet en aan het einde van de middag en dat je tussendoor gewoon, in principe, op afroep doet. | - Deur-tot-deur vervoer straalt gastheer-schap uit  - Mogelijk een combinatie van een dienstregeling en op afroep, naar gelang van tijdstippen |
| 6 | Ja, ik denk dat je en een vast patroon moet hebben en dat je een soort van ad random iets moet hebben. […] Ik zou, denk ik, op die ene strip misschien een lijndienst zetten. Uhm, en uhm, zorgen dat er op diezelfde strip misschien nog wel 2 of 3 van die, bij wijze van spreken, golfkarretjes rijden. […] op spontane aanvraag. […] En, uhm, die nooit ver weg zijn. Dus die altijd, of bij de entree of uitgang van een ouderencentrum of een winkelcentrum, staan en stap je daarbuiten, en hij staat er niet, dan moet je hem eigenlijk al aan kunnen zien rijden. […] En misschien kun je dan nog wel, maar dan ga ik misschien wel heel gek denken, uh, dat je bij Ter Weel een soort van plasma hebt staan, dat je ziet waar die autootjes zijn. Dat je ze aan ziet komen rijden, weet je, ik hoef maar 2 minuten buiten te staan en dan, eh. […] Als je het doet, moet je het goed doen en dan moet het ook state of the art werken. Maar, vervolgens qua gebruik, moet het heel laagdrempelig zijn. | - Een combinatie van vast-patroon-vervoer, ook wel een lijndienst, en ad-random-vervoer, ook wel vervoer op spontane aanvraag, op hetzelfde tijdstip  - Mogelijk de voertuigen op een plasma projecteren  + Vervoer is altijd dichtbij en daardoor laagdrempelig  + Je werkt state of the art |
| 7 | Mij lijkt, dat het gewoon, dat het niet eens speciaal hoeft te zijn, maar dat er gewoon een, gewoon weer een stadsbus in Goes-Zuid wordt gedaan. […] Dienstregeling, net zoals iedereen, dienstregeling. […] En ook die wijken pakt, dus Zuid, Goese Polder […] En het mooist zou gewoon zijn, want soms dan rijden de bussen om het uur en dan denk ik van, ik zou dat het liefst weer zien om het half uur. […] dan loop ik in Utrecht of in een grote stad, en dan denk ik verdorie, je hebt daar gewoon zo een bus, die kan je pakken. In Zeeland, nou, uh, daar moet je een uur wachten wil je eens eindelijk een bus hebben. | - Openbaar vervoer, dienstregeling  + Gewoon normaal  - De bus moet de wijken Goes-Zuid en de Goese Polder meepakken  - Het zou mooi zijn als de bus om het half uur zou rijden  + De frequentie in grote steden is hoger |
| 8 | Dat denk ik niet. Ik denk dat het op afroep moet. Als je het op dienstregeling gaat doen, ik denk dat dat juist je zwakte is. Dan ben je je flexibiliteit juist kwijt. […] dan moeten mensen ook naar dat punt komen, want daar komt, daar komt de bus. En als je aan vervoer denkt, dan moet die bus juist voor de deur stoppen, instappen, wegrijden. | - Vervoer op afroep  + Het behouden van de flexibiliteit: mensen hoeven niet naar een bepaald punt te komen, wat bij een dienst-regeling wel het geval is |

## Vrijwilligers

Hoe denkt u over de inzet van vrijwilligers als chauffeur bij de GVGZ?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | En ik denk dat er genoeg mensen hier in de wijk zijn, of in Goes, die nog een afstand hebben tot de arbeidsmarkt of die een vorm van activiteit zoeken, die het leuk zouden vinden, voor wie het een opstap zou kunnen zijn […] officieel noem we dat geleide vrijwilligers. […] om een vervoermiddel te besturen. […] ik denk dat het belangrijk wel is dat er een, ik weet niet hoe ik het moet omschrijven, hier heb je natuurlijk, bij Ter Weel, heb je vrijwilligers, we hebben vrijwillige chauffeurs, die doen het echt vrijwillig. Die kunnen ook op ieder moment zeggen: ik kan dan niet of ik stop ermee. […]  Je wil niet die onzekere factor, denk ik, van en dat het op de schouders van iemand rust, want als hij het niet doet, dan doet niemand anders het. Er moet wel een soort van verplichting, maar dat is verkeerd gezegd. […]  Ja, ja, ja, dat is altijd een moeilijke he. Uhm, een goeie begeleiding helpt natuurlijk veel om mensen het vol te laten houden. En wellicht kunnen mensen zich committeren aan een langere periode, vanuit die werkvorm. He, dat uitvallen van mensen is een groot risico. Tegelijkertijd, als je met deze doelgroep gaat werken, van wie je verwacht en hoopt dat ze doorgroeien, zit dat er altijd in , he, wat ze zei, na het solliciteren, ze bevinden zich weer op die arbeidsmarkt, ze komen weer de deur uit en in beeld. Dat is in het echte leven ook zo, he, hier kan mijn collega ook opzeggen. | - Positief  - Er zijn genoeg mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt of mensen die een activiteit zoeken, die als (geleide) vrijwilliger geworven kunnen worden om een voertuig te besturen  - Het is belangrijk dat de continuïteit van het werken met vrijwilligers geborgd wordt  + Een goede begeleiding  + Een werkvorm waarbij de vrijwilliger zich voor een langere periode aan het werk committeert  - De continuïteit kan niet ontsloten worden: dat iemand uitstapt, is inherent aan de arbeidsmarkt | - Positief (nag.)  - Redenen voor de inzet van vrijwilligers zijn: betaalbaar-heid en vrijwilligers hebben plezier in hun werk (meer.)  - Vrijwilligers kunnen ook andere activiteiten bij de GVGZ doen, zoals onderhoud en planning (aant.)  - De continuïteit rondom het werken met vrijwilligers moet geborgd worden  - Bevorderen-de zaken om de continuïteit te borgen zijn: een goede begeleiding en een werkvorm waarbij de vrijwilliger zich voor een langere periode aan het werk committeert (meer.)  - In Goes zijn genoeg mensen die een vorm van activiteit zoeken, waaronder 65-plussers en mensen met een afstand tot de arbeids-markt, die als vrijwilliger te werven zijn (meer.)  - Voor het werven van vrijwilligers moet het voertuig met een B-rijbewijs bestuurd mogen worden (x1) |
| 2 | Ja, dat zou het mooiste wezen natuurlijk, he, dan hou je het ook een beetje betaalbaar voor iedereen. […] misschien dat je bewoners hebt, dat je een beetje jongere bewoners hebt die dat misschien ook nog zouden willen doen, dat zou je ook kunnen inventariseren. | - Positief: mooi  + Betaalbaarheid  - Misschien zijn er (jongere) bewoners die als vrijwilliger te werven zijn |
| 3 | Ja, ja, ik denk dat het wel nodig is om het met vrijwilligers te doen in financiële zin, he, anders zal het waarschijnlijk lastig worden om, om het rond te krijgen, ja. […] Je kunt er geen beroepskracht op zetten, dat, eh, dan wordt het echt onbetaalbaar. […] het kan natuurlijk dat er een vacature bij ons geplaatst wordt, he, […] bij ons op de website, we hebben een platform waar vraag en aanbod elkaar kunnen ontmoeten, zeg maar, digitaal. […] En verder, denk ik, zal Ter Weel en de andere instellingen hier, die kunnen ook hun eigen kanalen natuurlijk gebruiken. | - Positief: nodig  + Betaalbaarheid  - Voor de werving van vrijwilligers kan gebruik gemaakt worden van het platform van de organisatie, andere organisaties kunnen hun kanalen ook inzetten |
| 4 | Onontkoombaar. […] je begint met dat de mensen het leuk vinden om te doen, die zijn er gewoon en die blijven. Ehm, en natuurlijk, anders is het ook niet te betalen. En het hoeft ook allemaal niet kwartjeswerk te zijn, maar het moet wel betaalbaar blijven. | - Positief: Onontkoombaar  + Vrijwilligers hebben plezier in hun werk  + Betaalbaarheid |
| 5 | Ja, ik denk dat, uhm, dat dat een poel zou moeten zijn van vrijwilligers. Uh, die of een dagdeel rijden. Die op dat moment de gastheer of gastvrouw van de bus zijn. […] dat door vrijwilligers, die bus, gerund wordt. En dat ook een vrijwilliger dat inplant en goed kijkt of het ook mogelijk is. […] samen met een professional […] Er zijn voldoende oudere mensen die het heel leuk vinden om te rijden. | - Positief  - Er moet een poel van vrijwilligers zijn, die de bus als gastheer rijden, maar die zich ook samen met een professional bezighouden met de planning  - Er zijn genoeg ouderen, die het besturen van een voertuig leuk zouden vinden |
| 6 | Uhm, ja, prima, alleen weet ik wel dat het heel lastig is om vrijwilligers te werven. Uhm, maar ik weet ook wel dat er wel mensen zijn die misschien nu nog thuiszitten, die dat wel zouden willen doen. En ik zou verder kijken dan vrijwilligers, misschien ook niet eens als chauffeur, maar misschien ook nog wel gewoon als begeleider, je zorgt dat er altijd een stoel is en dat een begeleider gewoon een halve dag op dat busje meerijdt en mensen helpt met instappen en, eh, oh, ik ben mijn pas verloren, oh, geeft niet hoor mevrouw, ik heb u in de ipad staan, ik kan inderdaad zien dat u een pas heeft. Dat soort dingen.  Vraag: Hoe denkt u over het laten doen van het technisch onderhoud door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt?  Dat zou kunnen, absoluut, eigen onderhoudsdienst, eigen wasservice […] En, uhm, ik denk dat je ook zou moeten kijken naar, eh, misschien wel de 65-plussers. Ik weet dat er heel veel mensen zijn die die leeftijd hebben bereikt en die gewoon thuis zitten en die eigenlijk nog wat willen doen. […] Dat is een aanwas van vrijwilligers met, over het algemeen, een goed maatschappelijk werk- en denkniveau.  Vraag: Dus bij vrijwilligers is het ook van belang dat je nagaat waar de vrijwilliger toe in staat is?  Ja, absoluut. Cursus educatie, omgang met mensen, chauffeuren van dat dingen, een stukje begeleiding, ja, we moeten dat wel goed regelen. | - Positief: prima  - Het is heel lastig om vrijwilligers te werven  - Er zijn mensen die thuis zitten die als vrijwillig chauffeur aan de slag willen gaan  - Vrijwilligers kunnen ook als begeleider bij het voertuig, bij de onderhouds-dienst en bij de wasservice ingezet worden  - Onder mensen die thuis zitten vallen mensen met een afstand tot de arbeids-markt, maar ook zeker 65-plussers  + Aanwas van vrijwilligers  + Goed maatschappelijk werk- en denkniveau  - Vrijwilligers die dat nodig hebben, moeten begeleid worden voordat zij als vrijwilliger te werk gaan |
| 7 | Ja, uhm, ik ben er geen voorstander van. Nee, ik vind dat daar professionals achter het stuur moeten zitten. Ja, goed opgeleid zijn en weten wat ze doen. […] kijk, ze zijn er gewoon niet voor getraind […] je rijdt ook wel met een kwetsbare doelgroep dan. […] Dus er wordt ook wel wat extra’s voor je gevraagd, denk ik. Dus vrijwilligers zou wel kunnen, maar dan moeten ze wel goed getraind worden. | - Negatief: geen voorstander  + Ze zijn er niet voor getraind  + Je rijdt met een kwetsbare groep  - Vrijwilligers kan, mits ze goed getraind worden |
| 8 | Helemaal prima. Er zijn genoeg gepensioneerden die eh, die daar best wel zin in hebben of tijd voor vrij kunnen maken om zoiets te doen en die iets voor de mensen willen doen. Een stukje, om een stukje vrije tijd om te zetten in iets leuks.  Vraag: Hoe denkt u over mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt?  Ja, zou best kunnen hoor. Maar ik denk niet dat die dat op vrijwillige basis gaan doen. […] Dat weet ik bijna wel zeker van niet. | - Positief: helemaal prima  - Er zijn genoeg gepensioneerden die daar zin/tijd voor hebben  + Leuke tijdsbesteding  - Aan mensen met een afstand tot de arbeids-markt kan ook gedacht worden, maar dan waar-schijnlijk niet op vrijwillige basis |

## Betaling

In hoeverre zouden gebruikers van de GVGZ een betaling bij gebruik moeten doen?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | […] we hebben natuurlijk uit onderzoek gezien dat mensen, dat financiën een rol spelen bij heel veel mensen. Heb ik het geld en wil ik het er aan uitgeven? Op de een of andere manier moeten we er voor zorgen dat het betaalbaar is. Ik geloof niet zozeer in gratis. Want gratis maakt iets, uhm, minder gewild, minder exclusief, niet bijzonder, makkelijk afzegbaar. […] als we nu 7 of 8 jaar terugkijken in de tijd, enorme digitale ontwikkelingen die er zijn geweest. Uh, die, en dat gaat nog steeds door. Digitale ontwikkelingen in combinatie met nieuwe ouderen, denk ik dat we van daar ook optimaal gebruik van moeten gaan maken: mogelijkheden om aan te melden, in te schrijven, op te roepen, te betalen. | - Een betaalbaar bedrag  + Financiën speelt een rol bij veel mensen  + Gratis vervoer is makkelijk afzegbaar  - Er moet gebruik gemaakt worden van de digitale ontwikkelingen  + Nieuwe ouderen | - Een laag dan wel symbolisch bedrag (mer.)  - Financiën speelt een grote rol bij veel mensen en duurder vervoer werpt al gauw een drempel voor gebruik op (meer.)  - Redenen om het niet gratis te doen zijn: bij een voorziening hoort een eigen bijdrage en gratis vervoer is makkelijk afzegbaar  - Er zou gekozen kunnen worden om vervoer met economisch belang gratis te doen en voor vervoer zonder economisch belang een eigen bijdrage te vragen (x1)  - Er moet met pasjes gewerkt worden, waarvoor een maandelijks bedrag betaald moet worden (x1) |
| 2 | Niet behandeld | - Niet behandeld |
| 3 | Ja, ik denk, dat, dat mag je best wel vragen, he, al is het maar symbolisch, zeg maar, he, al is het maar bijvoorbeeld een euro voor, dat elk ritje een euro kost of iets dergelijks. Want dat, heel veel mensen zullen ook een pasje hebben van de regiotaxi en daar moeten ze ook voor betalen, dus, en het Rode Kruis-busje trouwens betalen ze ook allemaal voor wanneer er een uitstapje is […] Het is overigens wel met de prijs zo, als die weer te hoog wordt, je, als, eh, dan gaan mensen, dan gaan mensen niet meer mee. […] het moet iets zijn wat in ieder geval geen drempel opwerpt, he, waar mensen ook zeggen: tuurlijk, een kleinigheidje heb ik er wel voor over. Ga je natuurlijk 3 euro vragen heen en 3 euro terug naar de winkel, dan zeggen mensen, ja, dat ga ik niet doen. | - Een symbolisch/ betaalbaar bedrag (+/- 1 euro)  + Voor b.v. de regiotaxi moet men ook betalen  + Een te hoog bedrag (3 euro heen en 3 euro terug) werpt een drempel voor gebruik op |
| 4 | Nou, dit is een voorziening. Bij een voorziening hoort gewoon een eigen bijdrage. Ze kopen een dienst, en niet gratis, vind ik niet oke. Dat is ook niet vol te houden. […] ik hoor wel dat als het een beetje wat meer gaat kosten, dat mensen afhaken […] je zou een onderscheid kunnen maken, naar het winkelcentrum is het gratis, want het wordt gesponsord door, dat is een economisch belang, als er geen economisch belang is, moet je een bijdrage vragen, die dan zelf betaald wordt | - Een eigen bijdrage  + Hoort bij een voorziening  - Als het een beetje meer gaat kosten, haken mensen af  - Er zou een onderscheid gemaakt kunnen worden naar vervoer met (gratis) of zonder (eigen bijdrage) economisch belang |
| 5 | Ja, ik zou wel een eigen bijdrage, wel een minimale eigen bijdrage, maar wel een eigen bijdrage doen. He, ik bedoel, ze moeten op wat voor manier, wat voor manier ook, zullen ze, zal het altijd geld kosten, dus waarom zou dit helemaal gratis moeten zijn. He, het kan minimaal wezen hoor, maar ik zou wel iets doen. […] ik denk als je rond 1 euro per rit zit, dan is dat denk ik heel reëel. Uh, en zeker niet te veel gevraagd. | - Een minimale eigen bijdrage (+/- 1 euro)  + Niet te veel gevraagd  + Vervoer kost altijd geld |
| 6 | Uhm, ik denk dat je een pasje zou moeten doen. En ehm, niet al te moeilijk maken, he, want we werken wel met mensen met een beperking, die hebben ook niet allemaal het verstandelijk niveau om iedere keer te denken van, oh, er staat nu nog 2 euro op die pas, dus ik moet gaan upgraden, ik denk dat het een maandelijks bedrag zou moeten zijn. Uhm, en dat je gewoon, op het moment dat je zo een pas hebt, dat het ook eigenlijk niet meer uitmaakt hoe vaak of hoe veel. | - Een pasje waarvoor een maandelijks bedrag betaald moet worden  + Eenvoudig |
| 7 | Gewoon net zoals iedereen met de ov-pas. […] En, ik denk, in het begin, tuurlijk, hadden alle mensen daar moeite mee, ook wij, maar ik denk nu, dat het ook voor misschien heel veel mensen, ook met een verstandelijke beperking, ook misschien wel makkelijker is, want je zit niet meer met kleingeld, het is niet zo vanzelfsprekend dat iedereen met een verstandelijke beperking geld kan regelen. | - Openbaar vervoer, OV-pas  + Je zit niet met kleingeld |
| 8 | Ik vind wel dat er een, een terugverdienmodel in moet komen. Maar die prijs moet niet de hoofdprijs zijn. Dat moet een gereduceerd bedrag zijn, waar iedereen mee kan leven. […]  dat moet heel laag zijn. Als je kijkt naar de ouderen, die hebben gewoon een karig pensioentje. Dat moet gewoon een laag bedrag zijn. Laat dat een bedrag zijn van, ja, wat moet ik er mee, 2, 3 euro of zo. Dat moet echt niet meer zijn. […] Het moet een bedrag zijn dat iemand denkt van, dat kan ik gewoon doen, niet dat ze denken van, dat laat ik.  Vraag: En op het moment dat mensen vaker gebruik willen maken van de bus, een abonnement of iets dergelijks?  Nou, dat kan, dan kan je een abonnement doen of een soort strippenkaart of een rittenkaart. Dat moet dan tegen een goed bedrag neergezet worden. | - Een laag bedrag (+/- 2 euro)  - Mogelijk een abonnement of een strippenkaart voor mensen die vaker gebruik willen maken van de bus, dan wel tegen een goede prijs |

## Gemeenschappelijk doel vraag 1 (Maatschappelijk meerw)

Wat zou de maatschappelijke meerwaarde van de GVGZ moeten zijn volgens u?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | De participatie van thuiswonenden vergroten, waardoor het welzijn vergroot wordt, waardoor de vraag naar zorg minder wordt of, uh, afneemt. Dus er gaat een grote preventieve werking vanuit. En maatschappelijke waarde is dan dat je, uh, een zin, meer zinvolle tijdsbesteding geeft aan mensen die thuis wonen en die nu geïsoleerd zijn. En die dingen niet doen omdat ze er gewoon niet kunnen komen. […] Het is dan ook, daarbij kijken, een stukje eigen regie denk ik. Dat mensen heel graag toch nog heel graag hun eigen boodschapjes willen doen, bijvoorbeeld in het winkelcentrum, maar dat hier niet meer kunnen, omdat het gewoon te ver weg is. Dan moeten ze vaak iemand anders vragen om dat te doen, wat ervoor zorgt dat die mensen in hun eigen huisje blijven en, eh, sneller verslechteren, om het maar zo te zeggen. Ik denk, ik ben er echt van overtuigd, dat als ze dat gewoon allemaal zelf kunnen blijven doen, dat ze dan ook fysiek en mentaal gezonder blijven. En, ja, dat heeft natuurlijk ook weer zijn, zijn effecten op de zorg die iemand ontvangt. […] heeft alles te maken met eenzaamheid en een ander groot maatschappelijk thema is mantelzorg. Belasting van de mantelzorgers en ook het aantal mantelzorgers. We hebben gezien, vorige week uit een nieuw onderzoek, dat dat sterk afneemt. Ehm, en het is, het komt nu vaak op mantelzorgers aan om deze dingen te doen. Dat is zwaar en dat is niet per se wat een mantelzorger ook wil doen. He, je gaat liever bij iemand op bezoek gaan dan een boodschap doen en even afgeven. He, is wat minder zinvol. Dus ik denk dat het daar ook een grote ontlasting voor is en dat het in die zin de economische productiviteit en het sociale leven van de mantelzorger bevordert als er zo een vervoervoorziening zou zijn. | - Het vergroten van de participatie van thuiswonenden/ Het bijdragen aan de eigen regie van thuiswonenden  + Toename welzijn: meer zinvolle tijdsbesteding  + Afname sociaal isolement  + Afname eenzaamheid  + Toename fysieke en mentale gezondheid  + Afname vraag naar zorg (preventieve werking)  - Het ontlasten van mantelzorgers  + Meer tijd voor b.v. bezoek in plaats van b.v. boodschappen  + Toename economische productiviteit en sociaal leven mantelzorgers | - Het vergroten van de participatie van mensen met een bepaalde afhankelijk-heid in Goes-Zuid (mer.)  - Maatschapp-elijke effecten zijn: afname eenzaamheid, toename fysieke en mentale gezondheid en afname vraag naar zorg (meer.)  - Het ontlasten van mantel-zorgers (x1)  - Het terug aan het werk zetten van mensen (x1)  - Het beter organiseren van zorgvervoer (x1) |
| 2 | Ja, dat de bewoners wat mobieler zijn en makkelijker overal naartoe kunnen zonder dat het de ergernis geeft van het lange wachten. | - Het verhogen van de mobiliteit van bewoners: makkelijker en sneller verplaatsen |
| 3 | Uh, ja, uh, het, het moet mensen wel helpen om langer zelfstandig te wonen. Dus dat ze allerlei normale dingen, zoals boodschappen doen of naar het buurthuis gaan, uhm, daar moet het eigenlijk in voorzien. En, eh, belangrijkste functie, naast het zelfstandig wonen, is natuurlijk ook het elkaar ontmoeten, bij uitstapjes zie ik dat ook wel voor me, he, dat, dat mensen daar geholpen worden, dat het iets makkelijker wordt, uh, om elkaar te ontmoeten, mee te blijven doen in de samenleving | - Het moet mensen helpen bij het langer zelfstandig wonen, het faciliteren bij b.v. het doen van boodschappen  - Het moet mensen helpen bij het elkaar ontmoeten  - Het moet mensen helpen bij het mee blijven doen in de samenleving |
| 4 | Ja, het doorbreken van isolement, dat is het hoofd, dat is het allerbelangrijkste. Dat mensen gewoon kunnen meedoen.  Vraag: Zou deze vervoervoorziening voor een duwtje in de rug kunnen zorgen?  Kan een prikkel zijn, ja. Die gaat weer naar het centrum, oh, wat leuk, dan wil ik ook wel een keer mee. | - Het moet mensen helpen om mee te kunnen doen  + Doorbreking isolement  - Het prikkelen van mensen om er op uit te gaan |
| 5 | Ja, dat mensen op de plaats kunnen komen waar ze naartoe willen en dat ze niet, zeg maar, thuis blijven zitten omdat ze het moeilijk vinden om ergens te komen. […] dat hoor je op het moment heel veel, dat mensen niet, eh, naar activiteiten komen, omdat ze het moeilijk vinden om hier te komen. […] En je ziet toch, activiteiten, mensen komen echt niet alleen voor de activiteit, maar ook voor het sociale gebeuren eromheen. | - Het moet mensen helpen om op de plaats te komen waar ze heen willen, b.v. een activiteit  + Afname thuis blijven zitten  + Toename sociaal contact |
| 6 | Nou, dat we, uhm, punt 1: het zorgvervoer beter gaan organiseren en zorgvervoer neem ik dan ook wel gelijk het ouderenvervoer in mee he, dus niet alleen voor ons, maar iedereen die daar in aanmerking voor komt of denkt te komen, uhm: dat we mensen terug aan het werk zetten op het gebied van de schoonmaak van die, uhm, voertuigen, het besturen ervan en het begeleiden ervan, uhm: dat we milieuvriendelijk bezig zijn, en uhm: dat we meer gaan connecten met elkaar en niet alleen dat opa of oma weer naar de supermarkt makkelijker kan, maar dat we ook op een hoger niveau daarin, zeg maar, als organisaties met elkaar gaan connecten. […] Ja, dat we afstappen van die eilandjescultuur. | - Het beter organiseren van zorgvervoer  - Het terug aan het werk zetten van mensen  - Het milieu-vriendelijk bezig zijn  - Het connecten tussen organisaties  + Het doen afnemen van de eilandcultuur |
| 7 | Dat, uhm, dat denk ik, dat iedereen er profijt van heeft. Dat het niet uitmaakt, iedereen heeft er profijt van, als er bijvoorbeeld zo een plank komt. Ook mensen met rollators, kinderwagens. […] Maar ook voor mensen levert het op, als het weer terug zal draaien naar het half uur. Ik denk dat heel veel mensen daar, ook studenten, heel blij mee zullen zijn. […] wij zitten echt op het, op meedoen in de samenleving. | - Iedereen (o.a. mensen in een rolstoel, met een kinderwagen, studenten) heeft profijt bij beter openbaar vervoer  - Het moet helpen bij het meedoen in de samenleving |
| 8 | […] ik denk een stukje flexibiliteit en vrijheid voor de mensen die er gebruik van gaan maken. […] als je beperkt bent en je bent niet mobiel en je zit, je zit 24/7 alleen maar achter de geraniums, dan denk ik dat dit wel fijn is, dat je ook eens een keer buiten, buiten je vierkante meter komt […] je komt eens een keer buiten de deur. […] en ook andere dingen ziet en eens met andere mensen in aanraking komt. He, dus misschien dan is het wel fijn dat je eens een keer bij ons, het bedrijf, binnen komt en eens een keer een andere omgeving hebt, en dat bedoel ik met een stukje vrijheid. | - Het vergroten van de flexibiliteit en vrijheid voor mensen  + Toename buiten komen, andere dingen zien  + Toename met andere mensen in aanraking komen |

## Gemeenschappelijk doel vraag 2 (Individueel belang)

Welk belang heeft uw organisatie bij de GVGZ?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Ja, nou ja, ik denk sowieso, ehm, kijk, wat wij graag willen, is ook dat mensen, eh, als we puur kijken naar activiteiten bijvoorbeeld, dat zij, vanuit de wijk ook, eh, hier naartoe komen en een gezellige middag hebben, elkaar ontmoeten en elkaar zien. En zo een vervoervoorziening zou daar een hele goeie rol in kunnen spelen, omdat je dan ook mensen hebt vanuit een ander deel van de wijk. Uhm, meer kan bereiken en ook hier naartoe kan brengen. Uh, en een fijne middag kan bezorgen. Daarnaast denk ik dat zo een project echt de samenwerking tussen verschillende organisaties in de wijk heel erg versterkt, wat echt heel goed, uh, kan werken denk ik. Dus dat is alleen maar goed voor de wijk. | - De door de organisatie aangeboden activiteiten krijgen een groter bereik, ook thuiswonenden: versterking dienstverlening  - Een versterking van de samenwerking tussen organisaties | - Een groter bereik van de door de organisatie aangeboden activiteiten (x3)  - Gemak voor de primaire doelgroep, cliënten of bewoners van de organisatie (x3)  - Een versterking van de samen-werking (x1)  - Een potentieel kosten-voordeel (x1) |
| 2 | Service voor ons. He, we zijn een serviceflat.  Vraag: Is uw organisatie in staat om zelf zo vervoervoorziening op te zetten?  Nou, dat lijkt me moeilijk. Dat lijkt mij moeilijk. En, ja, het moet natuurlijk ook wel een beetje rendabel zijn. Het is een beetje zonde als er een leeg busje met een of twee personen, dat zou ook weer zonde zijn. | - Service aan de bewoner: versterking dienstverlening  - Door het samen te doen, wordt het busje beter gevuld en wordt het meer rendabel |
| 3 | […] mensen die, die moeite hebben om mee te kunnen komen in de maatschappij, dat is eigenlijk onze primaire doelgroep […] het belang van onze organisatie bij eventueel een vervoervoorziening zou kunnen zijn, he, dat je zegt, die groep die het moeilijk heeft, die zou er gebruik van kunnen maken, dus dat komt goed overeen met onze primaire doelstelling. | - Een voorziening voor de primaire doelgroep van de organisatie: versterking dienstverlening |
| 4 | Het kan zijn dat wij daardoor met mensen in contact komen, die zeggen van, eh, ik loop daarin vast, het is een hulpvraag, nou, dat is voor onze doelgroep niet verkeerd. | - In contact komen met de doelgroep van de organisatie: versterking dienstverlening |
| 5 | Uh, dat mensen makkelijker naar de activiteiten kunnen komen, he. Er zit voor ons weinig belang in, omdat, ja, of er 10, of 11, of 12 op een clubje zitten, maakt voor ons niet zoveel uit, maar je wil wel je doel van je instelling halen. | - De door de organisatie aangeboden activiteiten krijgen een groter bereik: versterking dienstverlening  - Verder weinig |
| 6 | Ja, dat het beter te organiseren valt. Dat we, uh, het makkelijker maken voor de cliënt. En hopelijk minder geldt kost, eurootjes betekenen toch wel wat. | - Het beter organiseren van vervoer  + Het makkelijker maken voor de cliënt: versterking dienstverlening  + Kosten-voordeel |
| 7 | wij willen heel graag dat iedereen mee mag doen, dus, eh, en daar maken wij ons sterk voor, dus ja, weet je. […] Het sluit aan op onze visie, ja. | - Een voorziening die aansluit op de visie: versterking dienstverlening |
| 8 | Nu op het moment niks. Kijk, in de toekomst, zou dat makkelijk kunnen. Dat ligt er aan wat voor model er straks op tafel komt en. | - Dat hangt ervan af wat voor plan er op tafel komt |

## Gemeenschappelijk doel vraag 3 (Doelconsensus)

Als het belang van uw organisatie verschilt met die van een of meerdere organisaties bij de GVGZ, hoe zou daar mee omgegaan moeten worden volgens u?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Benoemen en als wij het vermoeden, er naar vragen en kijken hoe we daar in de uitvoering mee om kunnen gaan […] Weet je, daar komen we wel uit, maar we moeten het niet verzwijgen. […] want als je op een gegeven moment andere verwachtingen hebt en je communiceert elke keer langs elkaar heen, dan kan het, ja, uiteindelijk tot frustratie leiden, maar dat heeft echt, in communicatie, dat heeft gewoon met communicatie te maken. Dat je gewoon heel veel blijft communiceren met elkaar en, of, je verwachtingen telkens blijft uitspreken.  Vraag: Moet er dan iemand zijn die op een gegeven moment de knoop doorhakt?  […] je moet iemand hebben die de eindverantwoordelijkheid daarin heeft en breed gedragen wordt, anders blijft het gebrabbel. Ja, ja, zo doen we het en over een half jaar kijken we wel weer verder. | - Belangen moeten (middels een dialoog) uitgesproken worden, zodat gekeken kan worden naar hoe ermee omgegaan kan worden  + Het tegengaan van langs elkaar heen communiceren en frustratie  - De partijen moeten in gesprek blijven  - Er moet iemand met breed draagvlak zijn die de eindverant- woordelijkheid heeft die de knoop doorhakt | - Samen uitspreken (mer.)  - De doelgroep moet centraal staan (x1)  - De economie moet vanaf het begin betrokken worden (x1)  - Aan de hand van stemrondes moeten besluiten genomen worden (x1)  - Er moet een leidende partij zijn met een breed draagvlak die de knoop doorhaakt (aant.)  - Daarna is het aan de organisaties om individueel af te wegen om al dan niet mee te doen (x1) |
| 2 | Heb ik niet zo een idee van eigenlijk. Ik denk dat we als organisatie toch allemaal moeten nastreven dat, eh, de mensen die we willen helpen, een goede vervoervoorziening krijgen, dus, ja, wat, wat kan je daar voor tegengestelde belangen in hebben, je bent er voor die mensen, dus. […] proberen het samen te regelen, te organiseren. | - Geen duidelijk beeld  - Er moet samen uitgekomen worden  - De mens/ de doelgroep moet centraal staan |
| 3 | Ik kan het heel moeilijk beoordelen.  Vraag: Moet je daarover in gesprek gaan met elkaar, moet je belangen op tafel leggen?  Dat moet je zeker doen. He, wanneer, wanneer, eh, ligt natuurlijk ook in welke mate organisaties participeren, he, dat, kijk, wanneer, wanneer het Gors een deel van die bus gaat betalen, dan zitten ze natuurlijk heel anders in het project dan wanneer wij, eh, zeggen van, nou ja, wij willen wel als een soort smeermiddel fungeren en, eh, wij hebben over de aanschaf ook niet heel veel te zeggen vind ik, als wij niet meebetalen zeg maar. Dus het ligt ook aan je positie in het project, dus dan, eh, maar ik, ja, ik ben er nog altijd wel positief, vind ik, als je samenwerkt en er doet zich een verschil van mening voor, daar kom je dan meestal toch wel weer uit. | - Geen duidelijk beeld  - Er moet samen uitgekomen worden  - De waarde van een belang hangt samen met de positie die de partij binnen het project heeft: wie betaalt, bepaalt |
| 4 | Volgens mij heb jij een vergaderverzoek de deur uitgedaan. Dat lijkt mij een uitstekende manier om belangenverstrengelingen bespreekbaar te maken, dus gooi dat gewoon open. En laten we met elkaar uitvechten. Daar hoef jij niet in te bemiddelen, laat mensen elkaar maar eens de waarheid vertellen. […]  Volgens mij in dit soort processen, ga je mensen kwijtraken en er zijn mensen die gaan meedoen. Nou ja, prima. […] Als je het hebt over, eh, platslaan van belangen, eh verschillen, zou ik de economie er meteen bij betrekken. | - Belangen moeten (middels een discussie) uitgesproken worden  - Bij dergelijke projecten zullen partijen afvallen  - De economie moet vanaf het begin betrokken worden om belangen plat te slaan |
| 5 | Ja, ik denk dat je er samen echt uit moet komen, ja, dat is over ieder punt waar je een meningsverschil over hebt, daar moet je uitkomen en ja, ik denk dat je er ook samen over uit moet komen en, he, de sterke punten tegenover de zwakke punten moet zetten.  Vraag: Moet er dan iemand zijn die op een gegeven moment de knoop doorhakt?  Ik denk dat er een leidende partij moet zijn. | - Er moet samen uitgekomen worden  - De sterke punten moeten tegenover de zwakke punten gezet worden  - Er moet een leidende partij zijn |
| 6 | Nou, ik denk dat je eerst moet proberen te bereiken dat je tot een gezamenlijk doel komt. Uhm, ik zou het niet gelijk willen opzeggen. Ik zou wel, je moet met elkaar in gesprek blijven. Maar als uiteindelijk blijkt dat, uhm, dat het een totaal andere kant opgaat, dan moet je ook zo eerlijk kunnen zijn door te zeggen van, wij doen hier niet aan mee. Het moet wel, bij ons staat altijd de cliënt centraal, en, uhm, als het erop neer komt dat het, bij wijze van spreken, voor de cliënt 500 euro in de maand gaat kosten, ja, dan doen wij niet mee. Dat gaat niet. En, uhm, dat is dus ook wel een individuele afweging voor iedere organisatie an sich. Kijk, er moet straks iemand zijn die zegt, wij bieden dit aan, wie doet er mee? En dan kun je nog 3 kaasschaafrondes er overheen laten gaan, maar op een gegeven moment moet het wel een keer zo zijn. En dan moet iemand op die rode knop drukken en zeggen, dit is het plan, en dit wordt het. | - De partijen moeten in gesprek blijven  - Er moet een organisatie zijn die op een gegeven moment de knoop doorhakt, op basis waarvan organisaties een individuele afweging maken om al dan niet mee te doen |
| 7 | Vraag het aan de mensen zelf. Daar zou ik dan voor kiezen, want wij weten als geen ander hoe het is. Inmiddels zijn er al 6 VN-ambassadeurs waaraan ze het zouden kunnen vragen. […] er wordt nu natuurlijk ook weer vooral over mensen gesproken, terwijl wij hebben zoiets van, ja, praat nou met de mensen, inventariseer nou wat zij willen en ga daar nou mee verder. | - Vraag het aan de mensen/ de doelgroep zelf, b.v. een VN-ambassadeur: minder over en meer met mensen praten |
| 8 | Ik zou sowieso, sowieso alle partijen die mee gaan doen, die hebben hun wensen en ideeën, sowieso moet dat op papier gezet worden, en dan moeten alle partijen gewoon stemmen wat er moet komen. Door een soort stemronde krijg je gewoon een goed beeld en uiteindelijk moet daar een klap op gegeven worden. En dan zijn alle partijen daar gewoon mee eens. […] Dat zal het eerlijkste zijn, denk ik. | - Alle wensen en ideeën moeten op papier gezet worden, waarna aan de hand van stemrondes besluiten genomen moeten worden  + Eerlijkste: draagvlak |

## Rolverdeling vraag 1 (Kwaliteiten)

Wat zijn de kwaliteiten van uw organisatie die van belang kunnen zijn voor de GVGZ?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Uh, ik denk dat het al in ons DNA zit dat wij altijd werken, kijken naar samenwerking en versterking van partijen. Dus dat we die manier van werken en denken meebrengen. Daarnaast, ehm, kennis, daardoor ook, kennis van de wijk en de samenstelling. En ook kennis van ouderen, en hun beweegredenen en hun motivatie waardoor we het gebruik van die vervoervoorziening zouden kunnen stimuleren. […] want een behoefte aan vervoer uitspreken is iets heel anders dan het vervoer gaan gebruiken. En vooral natuurlijk omdat we onze focus toch leggen op, uh, de wat oudere wijkbewoner. Ja, tjonge, oude mensen en hele andere dingen gaan doen, dat is nog wel een grote. Dus dat is iets wat heel veel aandacht vraagt, ik denk in dat opzicht, dat dat de meerwaarde is van Ter Weel om die kennis in te brengen. […] en ik denk ook dat we, ons als organisatie niet per se op de eerste plek willen zetten. We zetten de mens op de eerste plek. Dus we, we willen dat de, de oudere in de wijk een zo goed mogelijk leven heeft eigenlijk. En of die dat nou heeft bij ons tijdens activiteiten of dat die liever naar Buurthuis de Pit gaat, dat is, maakt niet uit. […] we hebben natuurlijk heel veel contacten, ook met mensen in andere wijken, organisaties in andere wijken, andere mensen die van belang kunnen zijn, dus als het gaat om een stukje communicatie, PR, zouden wij daar wel een hele goeie rol in kunnen spelen. | - De manier van denken en werken m.b.t. samenwerking en versterking van partijen  - Kennis m.b.t. de wijk en de samenstelling  - Kennis van ouderen en hun beweegredenen om al dan niet gebruik te maken van de GVGZ: ouderen mensen iets anders laten doen, vraagt aandacht  - Niet de organisatie, maar de mens/ de oudere staat op de eerste plek  - Veel contacten met andere partijen, wat van belang kan zijn voor PR | - Het verbinden of versterken van partijen (x3)  - Het werven van vrijwilligers (x3)  - Het trainen van vrijwilligers (x2)  - Kennis met betrekking tot de wijk en samen-stelling (x1)  - Kennis met betrekking tot de beweeg-redenen van ouderen om al dan niet gebruik te maken van een vervoer-voorziening (x1)  - Ervaring met het neerzetten van een gedegen plan (x1) |
| 2 | Niet behandeld | Niet behandeld |
| 3 | […] in ieder geval dat wij met heel veel organisaties hier in de wijk contact hebben, met Gors, met De Pit, met De Stadstuin, die is van ons, uh, Stadsboerderij hebben we ook wel contacten mee, we zitten eigenlijk overal hier wel in de wijk, ook buiten de wijk. Dus dat, dat zou kunnen helpen. […] We hebben ons vrijwilligerspunt, he, wanneer je vrijwilligers gaat bemannen zo een bus, daar zouden we ook iets in kunnen betekenen. […]  je zou ook nog kunnen denken aan, dat we iets van training doen van vrijwilligers, doen we ook regelmatig, ook voor andere organisaties, dat, eh, niet alle vrijwilligers, die zijn het gewend om met mensen om te gaan of, eh, ze, he, dus daar zouden we ook wat in kunnen doen, zeg maar, he. | - Veel contacten met andere partijen  - Een platform voor het werven van vrijwilligers  - Ervaring met het trainen van vrijwilligers |
| 4 | Nou, wij zijn wel een redelijk verbindende factor, dus daar kunnen we wel een rol in spelen. Maar als je het hebt over vervoer zelf, kan ik niks garanderen. | - Verbindende factor |
| 5 | Ja, natuurlijk, sowieso met vrijwilligers, he, we hebben hier veel mensen rondlopen in de, in de middenklasse, he, die niet meer werken, maar toch nog goed mobiel zijn, waar of je misschien vrijwilligers uit zou kunnen putten om, eh, de bus te bemannen. […] Ik weet bijvoorbeeld, er lopen hier, als vrijwilligers, lopen er al twee ex-buschauffeurs rond. Nou, ik denk dat die hartstikke leuk vinden dat die zoiets kunnen doen. | - Binnen de organisatie lopen 2 ex-buschauffeurs rond als vrijwilligers, die het leuk zouden vinden om het voertuig te besturen |
| 6 | Nou, ik denk dat wij wel een stukje kunnen helpen in het leren en ontwikkelen, wat ik net al zei he, een stukje educatie op het gebied van, uhm, het bieden van begeleiding op zo een vervoermiddel of het daadwerkelijk besturen ervan. […] Dat kunnen wij he. Wij hebben een afdeling Leren en Ontwikkeling he. […] Maar ook, uhm, het leveren van mensen daarvoor. Ik geloof dat wij, wij zouden best met een schoonmaakteam 2 keer in de week, bij wijze van spreken, door die voertuigen kunnen gaan […] dat wij misschien wel binnen onze eigen organisatie mensen opleiden om achter het stuur te gaan zitten. We hebben heel veel Lvb-ers, laag verstandelijke beperkten, uhm, die kunnen dat. Alleen die zitten gewoon te veel thuis. En, ehm, die kunnen prima achter het stuur zitten. | - Een eigen afdeling Leren& Ontwikkelen, die ingezet kan worden bij het trainen van vrijwilligers  - Binnen de organisatie lopen veel laag verstandelijke beperkten rond, die het voertuig kunnen schoonmaken of  opgeleid kunnen worden om het voertuig te besturen |
| 7 | Vraag: Dat jullie de stem vormen van de doelgroep?  Ja. […] Ja. | - Het vormen van de stem van de doelgroep |
| 8 | het neerzetten van een goed en gedegen plan.  Vraag: Is dat iets waar uw organisatie veel ervaring mee heeft?  Ja, ja, althans ik, ik zeker. Ik ben ook landelijk actief. […] ik zit ook bij zorgverzekeraars aan tafel, ik zit in marketing, inkoop, uh, beleid, dus, eh, ja, op het gebied van beleid kunnen we wel aardig meedoen. | - Veel ervaring met het neerzetten van een goed en gedegen plan |

## Rolverdeling vraag 2 (Mensen)

Welke mensen van uw organisatie zouden bij de GVGZ betrokken moeten worden?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Ja, ik denk vanuit Ter Weel Actief. […] als het gaat om een stukje communicatie, PR, zouden wij daar wel een hele goeie rol in kunnen spelen. […] Ik denk ook een stukje facilitair. […] En als je puur kijkt naar, uhm, dat je mensen wil spreken om te brainen over: hoe gaan we het aanpakken? Ja, net zoals de vrijwilliger waar ik het net over had, die, heeft heel veel ideeën en, weet je, dat zou iemand zijn waar je gewoon een leuk gesprek mee hebt om te vragen van: goh, hoe zouden we dit of dat praktisch vorm kunnen geven? Want die zit dagelijks in de bus en die heeft er ervaring mee en die weet ook wel hoe de dingen werken zeg maar. […] het is natuurlijk ook van belang, van ons management moet het weten, van hogere hand moet het akkoord worden bevonden, dus je gaat de hele besluitvorming door. | - Activiteiten-bureau: communicatie en PR  - Stukje facilitair  - Vrijwilliger (chauffeur) van de organisatie: brainstomen over praktische vormgeving  - Management: als het opgezet wordt | - Bereid om mensuren in te zetten, bijvoorbeeld vanuit het management, het activiteiten-bureau of de cliënten (elk.) |
| 2 | Ja, degene die de dienstregeling, eh, zou kunnen maken misschien. […] Misschien een receptioniste, of zo.  Vraag: En uzelf?  Zou ik ook willen.  Vraag: Dan meer in overlegverband:  Ja, ja. | - Misschien een receptioniste: dienstregeling  - Management: als het opgezet wordt |
| 3 | Ja, het zou ouderenwerk kunnen, kunnen zijn, hoeft niet per se, zou kunnen, het zou ook opbouwwerk zou het nog kunnen zijn, omdat die de komende jaren een wat grotere rol ook gaan spelen hier in de wijk en daardoor ook natuurlijk als een soort spin in het web al die organisaties kent en mee samenwerkt. Het zou ook het vrijwilligerspunt kunnen zijn, dat die aansluiten vanuit hun expertise. | - Mogelijk ouderenwerk  - Mogelijk opbouwwerk  - Mogelijk vrijwilligerspunt |
| 4 | Nou, als het loopt, is het een van mijn collega’s, de coaches.  Vraag: En bij het opzetten ervan?  Dan kan ik wel een rol spelen. Dat is meer mijn taak ook. | - Projectleider: als het opgezet wordt  - Coach: als het loopt |
| 5 | […] het bestuur van de stichting. En net als, ja, de vrijwilligers die of het leuk vinden. | - Bestuur van de stichting  - Vrijwilligers van de organisatie |
| 6 | […] kijk, in de opstartfase moet je natuurlijk wel, uh, of moet je, dat is ook zo belerend, maar je moet wel de juiste mensen om je heen hebben om dit product, kans van slagen zo groot mogelijk te laten zijn. Uhm, ik wil daar best in meedenken, maar het is niet mijn specialiteit. […] misschien moet dan nog met iemand van het MT erbij […] Uh, en ik denk inderdaad dat wij wel, uhm, absoluut bereid zijn om binnen onze organisatie te kijken van wat kunnen wij met leren en ontwikkelen en het leveren van mensen daarvoor. | - Projectleider en misschien iemand van het management: als het opgezet wordt  - De afdeling Leren& Ontwikkelen  - Laag verstandelijke beperkten |
| 7 | Ja, ik denk de VN-ambassadeurs en dan kan je nog kiezen. Maar ik denk het handigste, natuurlijk de VN-ambassadeurs […] die zelf niet mobiel genoeg zijn | - De VN-ambasssadeurs die zelf niet mobiel genoeg zijn |
| 8 | Ja, dat ben ik dan, ja. | - Directie |

## Rolverdeling vraag 3 (Middelen)

Welke middelen (zoals geld) zou uw organisatie bij de GVGZ in willen brengen?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | […] om meer commitment te tonen, zou je aan partijen kunnen vragen voor een startbedrag binnen het redelijke, binnen het redelijke. […] In de exploitatie geloof ik dat niet, dat we dat moeten willen. Niet als Ter Weel en niet voor de andere partijen. Ik denk dat wij, ehm, uren inbrengen, in de vorm van medewerkers die mee kunnen denken. Dat wij vierkante meters in kunnen brengen, in de vorm van wachtruimte, ehm, mogelijkheid dat de chauffeur een kop koffie drinkt en dergelijke, dat. | - Opstartfase: partijen leggen een bedrag in, binnen het redelijke  + Het tonen van commitment  - Exploitatie: geen geld  - Uren in de vorm van medewerkers die meedenken  - Wachtruimte | - Elke partij moet een bepaald bedrag inleggen, binnen het redelijke, als teken van commitment (x2)  - Kan (nog) geen uitspraak gedaan worden over geld (x3)  - Geen geld (x3)  - Wacht-ruimte (x3) |
| 2 | Ja, dat, eh, dat zou ik natuurlijk wel verder met bestuur moeten bespreken, zeker als het om geld gaat, maar voor de rest, wat ik zeg, de ruimte, men zou hier opgehaald kunnen worden, men zou hier kunnen wachten, eh, parkeerplaatsen hebben wij ook voldoende in ieder geval, dus dat zouden we ook in kunnen brengen. Ja, voor de rest, financieel zou ik dat moeten bespreken, daar kan ik niet echt uitspraken over doen. | - Over geld kan (nog) geen uitspraak gedaan worden  - Wachtruimte  - Parkeer-plaatsen als ophaalpunt |
| 3 | Geld waarschijnlijk niet. Nee. Maar wel wat ik zeg, we willen wel een samenwerking in de zin van, eh, een zekere rol daarin spelen, vanuit vrijwilligerspunt of vanuit opbouwwerk of ouderenwerk, en aan willen schuiven en mee willen denken en zoeken naar oplossingen. | - Waarschijnlijk geen geld  - Uren in de vorm van medewerkers die meedenken |
| 4 | Geld niet. Menskracht, en ja, dat is natuurlijk wel geld waard. Maar geld niet. We moeten zelf ontzettend onze best doen om onze broek op te houden, dus eh. | - Geen geld  - Menskracht |
| 5 | Nou, he, uren, dat zou, tijd zou sowieso, net als wat ik zeg, een stukje faciliteit zou ik kunnen doen […] He, deels kunnen we die ook faciliteren. Als ze ergens zitten, he, of even tussendoor een bakje koffie komen halen, he, of, dat, daar kunnen we ook goed in faciliteren. […] uh, ja, qua geld zou ook moeten kijken. | - Over geld kan (nog) geen uitspraak gedaan worden  - Uren  - Wachtruimte |
| 6 | Poe, dat vind ik een lastige, ik weet ook niet of dat op mijn bureau ligt, ja, om daar uitspraken over te doen. Dat weet ik niet. | - Over geld kan (nog) geen uitspraken gedaan worden |
| 7 | Ja, dat, geld, weet je, we mogen blij zijn dat we zelf overeind blijven. […] financieel niet. […] we kunnen wel de mensuren inzetten | - Geen geld  - Mensuren |
| 8 | […] dat ieder daar een bedrag voor inlegt | - Partijen leggen een bedrag in |

## Rolverdeling vraag 4 (Domeinconsensus)

Hoe zou de rolverdeling bij de GVGZ tot stand moeten komen volgens u?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Uhm, ik vind de rolverdeling, uh, een moeilijkere, dus de domeinconsensus discussie dan die doelconsensus, want, uhm, we kunnen het wel makkelijk eens worden met elkaar, waartoe zijn wij hier op aard en wat is dan de meerwaarde daartoe, dat is niet zo een moeilijke. Maar als je het dan gaat hebben over: en welke rollen hebben we daarin en dus welke verantwoordelijkheden en taken? Is iets nieuws, is een pittige. […] het is, gewoon paradox, een experiment en tegelijkertijd heel concreet zijn. Dat is best heel moeilijk. […] in dit geval denk ik, het zou heel erg kunnen werken als we twee of drie projecten elders zouden kunnen bezoeken, waarvoor het voor de, de wat strakkere denkers onder ons ook echt zichtbaar wordt dat het bestaat, ja, en hoe het werkt. En dat de dromers misschien wat meer met de voeten op de aarde komen. […] rijke plaatjes maken, ja. […] Ja, misschien dat we dat dan, dat je dat door een derde partij laat doen. Want, echt, je moet er zo mee uitkijken, als je zelf die pen weer in je hand pakt, ja. | - Het maken van een rolverdeling is moeilijker dan het formuleren van een gemeenschappelijk doel  + paradox: experiment versus concreet  - Het bezoeken van projecten elders kan helpen bij het maken van een rolverdeling  + Voor strakke denkers wordt het bestaan en de werking zichtbaar, dromers komen wat meer met de voeten op aarde  - Het maken van rijke plaatjes, dan wel aan een derde partij uitbesteed, kan helpen bij het maken van een rolverdeling | - Samen kijken waar de kennis en kunde van partijen liggen en wat logisch en verstandig is (x3)  - Het maken van een rolverdeling is moeilijker dan het formuleren van een gemeen-schappelijk doel (x1)  - Bevorderen-de acties om een rolverdeling te maken zijn: het samen bezoeken van projecten elders en het door een derde partij laten tekenen van rijke plaatjes (x1) |
| 2 | Niet behandeld | Niet behandeld |
| 3 | Ja, ik, daar heb ik niet zo een, niet zo een beeld bij, van, van wie welke rol erin kan spelen. Daar zou je misschien inderdaad een aantal partijen bij elkaar, bij elkaar moeten brengen om te kijken, van, wat is verstandig daarin en wat is logisch? | - Momenteel nog geen duidelijk beeld bij de rolverdeling  - Samen kijken wat logisch en verstandig is |
| 4 | Ik denk dat, uhm, twee partijen de hoofdrol moeten spelen. En dat is, enerzijds, degene die het dichtst bij de doelgroep staan die het hardst nodig hebben, het hardste nodig hebben he. Eh, dus daar is Ter Weel niet zo een hele vreemde partij. Eh, en de economie, die moet je daarin gezamenlijk laten optrekken. Want als je het een van de twee laat doen, dan gaat het ook niet, dat moet in balans zijn, de rest regelt zich eromheen. […] En die moeten elkaar gewoon prima kunnen vinden. En daar zal inderdaad, vanzelf een soort taakverdeling in kunnen komen. | - Twee partijen, waarvan een de doelgroep vertegenwoordigd en een de economie vertegenwoordigd, moeten de hoofdrol gaan spelen  - Als de partijen elkaar goed kunnen vinden, zal vanzelf een soort taakverdeling ontstaan |
| 5 | Ja, ik denk ook weer in overleg, he, als er partijen die zeggen, nou, leuk om mee te werken en dan ook in een vergadering kijken van, ja, hoe kunnen we dat op gaan zetten. Daar kan je nu, daar kan je nu ideeën over hebben, maar ik denk dat dat toch, ja, dat zou je toch, ja, samen zal je eruit moeten komen. | - Samen over in gesprek gaan |
| 6 | Ja, dat moet denk ik bepaald worden in de overlegtafel van alle mensen die er iets over te zeggen willen hebben. […] dat moet gezamenlijk, denk ik. Ja, ik denk dat je moet kijken waar de specialiteiten van iedere organisatie zit, die zich hierin mee wil bemoeien eigenlijk, laat ik het zo zeggen. Kijk, op het moment dat je genoeg geïnteresseerden hebt, laten we eens met elkaar praten, en ga eens kijken van waar zit welke kennis en kunde en kwaliteiten. | - Samen over in gesprek gaan  - De rolverdeling moet gebaseerd worden op de kennis en kunde (kwaliteiten) van de verschillende partijen |
| 7 | N.v.t. | Openbaar vervoer, taak Connexxion |
| 8 | Ik zou sowieso een goeie stuurgroep maken. […] En daar moet, zeg maar, 1 directeur zijn en dan 3, 3 leden die daaronder staan. | - Er moet een stuurgroep, bestaande uit een directeur en drie leden, opgericht worden |

## Financiering

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | […] om meer commitment te tonen, zou je aan partijen kunnen vragen voor een startbedrag binnen het redelijke, binnen het redelijke. En dan, dan weet ik niet in wat voor orde van grootte we het over moeten hebben, maar stel dat je tien partijen hebt en je brengt allemaal 2000 euro op, dan heb je een leuk bedrag om een begin mee te maken. En, ehm, daarmee kun je soms ook, dat kan ook je cofinanciering zijn om richting andere fondsen en bronnen te gaan kijken. […] Ehm, ik denk dat er commerciële partijen zijn die, inderdaad, wel iets ter beschikking zouden willen stellen. […] Ja, ik zit te denken, als die grote autorijschool van Dek. […] Het lijkt me wel zo interessant, dan speelt je je echt in de kijker. En dan kun je zeggen: wat is de meerwaarde daarvan, van zo een bedrijf? Nou, dat is natuurlijk wel heel duidelijk, dat is een stuk pr-uitstraling wat je daarbij doet. […] He, als je met die supermarkt gaat praten, als je het nou eens andersom doet, als je nou die mensen niet gaat bezorgen en je gaat ze ophalen om ze in je winkel neer te zetten. Misschien gaan ze dan wel veel meer kopen, is dat wel aantrekkelijk. […] Dan hebben die winkels er misschien ook wat voor over, dus, we moeten dat, die gedachte proberen te veranderen.  Vraag: Hoe kijken jullie aan tegen financiering vanuit de gemeente?  Nou ja, dat mag altijd. Uhm, alleen 2 dingen vind ik dan soms bezwaarlijk. Het mooie is voor het commitment, bezwaarlijk vind ik, A: het duurt vaak lang, B: wie betaalt, bepaalt. En wat zijn bepalingen van gemeente en provincie? Vaak in de sfeer van, ehm, die belemmerd zouden kunnen werken, regelgeving. En daar hebben we toch al genoeg mee te maken, dus, ik sta niet, ik zou het leuk vinden om ze, uh, als een van de partners te hebben, maar niet als hoofdfinancier. | - Opstartfase: partijen leggen een bedrag in, binnen het redelijke (+/- 2000 euro)  + Het tonen van commitment  + Als basis om naar andere bronnen van financiering te kijken (cofinanciering)  - Commerciële partijen, b.v. Dek en de supermarkt, als cofinancier  + De GVGZ en de commerciële partijen spelen zich in de kijker: PR  + Commerciële partijen hebben een economisch belang  - Gemeente of provincie als cofinancier  + Het tonen van commitment  - Gemeente of provincie niet als hoofdfinancier  + Overheids-processen duren vaak lang  + Wie betaalt, bepaalt, vaak een belemmerende werking | - Er moet gekeken worden naar de gemeente als cofinancier en commerciële partijen als cofinancier (nag.)  - Redenen voor de keuze van commerciële partijen zijn: hebben een economisch belang en spelen zich in de kijker (meer.)  - Redenen voor de keuze van de gemeente zijn: kadert binnen de Wmo en CO2-uitstoot neemt af (meer.)  - De gemeente moet niet als hoofdfinancier functioneren, omdat dan een belangrijk deel van de autonomie verloren gaat (x1)  - Er moet enkel naar commerciële partijen als financier gekeken worden (x1) |
| 2 | Niet behandeld | Niet behandeld |
| 3 | Ja, vaak, vaak voor de, voor de aanschaf van dat soort dingen, ja, zou je nog kunnen denken aan bepaalde fondsen. Daarnaast zit je natuurlijk ook wel met allerlei onderhoudskosten. Ik weet dat het Rode Kruis-busje van, eh, waar wij mee samenwerken, werkt samen met de gemeente. Dus dat, eh, gemeente kan daar zeker een partner in zijn, omdat het eigenlijk ook wanneer je dat voor, uh, voor kwetsbare groepen doet en je doet dat, je zet dat busje in zodat mensen langer zelfstandig kunnen leven, dan kadert dat helemaal in de Wmo, is het bijna een voorliggende voorziening, zeg maar he. Dat je zegt, het helpt, het draagt eraan bij dat mensen later een beroep moeten doen op dure zorg | - Aanschaf busje: fondsen  - Onderhouds-kosten: gemeente als cofinancier  + De GVGZ draagt eraan bij dat mensen langer thuis blijven wonen en minder snel een beroep moeten doen op zorg: de GVGZ kadert binnen de Wmo |
| 4 | Ik heb een vergelijkbare case gedaan in, eh, Den Haag, in Mariahoeve. […] Het winkelcentrum, wat natuurlijk altijd al onder druk staat, heeft gewoon een economisch belang. Dus wat die zijn gaan doen, is, met welzijnswerk, zijn ze zo een bus gaan doen. Dus, als jij, als bejaarde, belt, eh, wordt je opgehaald. En dan als je uitgewinkeld bent, wordt je thuisgebracht. En, ehm, andere organisaties zijn daarbij aangehaakt, waardoor die bus ook andere ritjes maakt dan alleen maar voor het winkelcentrum. Nou, waarom zeg ik dit, je snapt hem al. Wat is uw beeld bij een gezamenlijke vervoervoorziening. Als wij er geen economie in bouwen, en we blijven het in de prutswereld van welzijnswerk en zorg houden, geloof ik er niet in. Dus, zorg dat het winkelcentrum meedoet, die kunnen sponsoren, want die hebben er een economisch belang bij, want wat heeft nou een welzijnswerker voor economisch belang, die heeft een vaag afrekenmodel met de gemeente dat mensen meer welzijn ervaren. […] En dan zou ook nog, en dan moeten we niet zo bescheten zijn, dat moet ook om het centrum gaan. Die bus moet gewoon naar de markt rijden. […] Dan begin ik erin te geloven. […] We moeten niet naar de gemeente kijken. Dat moeten we niet willen. […] Ik vind het zo een lamme houding. We willen wat en dan kijken we naar de gemeente. Ik snap het niet. | - Commerciële partijen als hoofdfinancier, zowel het winkelcentrum van Goes-Zuid als het centrum van Goes  + Commerciële partijen hebben een economisch belang  + Welzijns-organisaties hebben geen economisch belang: vaag afrekenmodel dat mensen meer welzijn ervaren  - Voor financiering moet niet naar de gemeente gekeken worden  + Lamme houding |
| 5 | He, want dan ga je natuurlijk ook heel afhankelijk zijn van subsidies en dat soort, dat soort dingen. Maar, ik denk ook dat het redelijk te behappen is met stukken sponsoring en subsidie van, van buitenaf. […] het onderhoud, sprak je net, je zou natuurlijk ook een leuke deal kunnen maken met een garagebedrijf, die of onderhoud voor een, voor een leuke prijs regelt. En tegen, tegen reclame op de bus bijvoorbeeld. | - Commerciële partijen als cofinancier, mogelijk tegen reclame  - Gemeente als cofinancier |
| 6 | Ja, ik denk als je een deel van de Wmo-cliënten bij de gemeente weghaalt, dat je eigenlijk moet zeggen van, joh, maar dat gaat wel echt op detail, eh, er zit in Goes-Zuid, zit er, ehm, bij wijze van spreken, ik noem maar even, 200 Wmo-cliënten, eh, die normaal gesproken aanspraak maken op een stukje financiering uit de gemeente, ehm, dat gaan we dus niet meer doen, want die 200 die gaan in de GVGZ, maar daar staat zoveel euro tegenover, dus gemeente, die willen wij. Want, ehm, dat nemen wij voor jullie uit handen […] ik vind dat als gemeente, moet je […] enthousiast worden eigenlijk van het feit dat er een paar mensen zijn die hun vinger opsteken en zeggen van, jongens, laten we dit eens beter gaan faciliteren, want er wordt gewoon CO2 te veel uitgestoten, dat is allemaal niet nodig, er rijden busjes rondt, dus laten we dat eens gaan verbeteren. […] Ik denk dat er een deel ook wel gewoon vanuit de Wlz gefinancierd zou moeten kunnen worden. Omdat, het geldt eigenlijk hetzelfde als voor de Wmo  Hoe kijkt u aan tegen financiering vanuit commerciële partijen?  Nou, ja, je kan natuurlijk verder denken, he, je kan ook nog denken aan, als ik het even vergelijk met de zonnetrein die in Vlissingen rijdt, daar wordt reclame gemaakt in die zonnetrein en daar wordt uiteraard voor betaald. […] misschien zijn er nog ondernemers die mee willen doen. Uhm, ik denk ook dat je in dit geval wel een stukje aanspraak kan maken op wellicht sponsoring. Uhm, ik kan mij voorstellen dat bijvoorbeeld, uhm, de leverancier van de accupacks dit een warm hart toedraagt en misschien wel zegt van, joh, uhm, ik lever het voor de helft van de prijs of wat dan ook. | - Gemeente als cofinancier  + Gebruik Wmo-vervoer en Wlz-vervoer nemen af  + Elektrisch rijden zorgt voor minder CO2-uitstoot  - Commerciële partijen als cofinancier, b.v. de leverancier van accupacks |
| 7 | N.v.t. | Openbaar vervoer, aanbesteding provincie |
| 8 | Uhm, dat we een, dat we een model hebben liggen qua kosten, zodat het op een eerlijke basis gedragen wordt door iedere organisatie en dat ieder daar een bedrag voor inlegt, zodat we vervoer ook mogelijk kunnen maken en het vervoer dat dan rondrijdt, ook de naam en reclame-uitingen draagt in de omgeving dan. […] En misschien kan je het ook wel financieren door sponsorgelden, door andere bedrijven. Dat betekent dan dat je ook die namen op die bus moet gaan zetten. […] ruimte moet geven voor die, voor die partijen om ook hun naam te voeren. […] daar sta ik altijd voor open, ja.  Vraag: Hoe kijkt u aan tegen financiering vanuit de gemeente?  Zou kunnen […] ik denk dat je dat wel als eerste moet proberen, ik denk dat dat de eerste stap is die je moet zetten. […] ik vind het ook een taak vanuit de gemeente, vanuit de provincie ook, om voor de oudere mensen iets neer te zetten. […] Dus, er zijn heel veel subsidiepotjes, en als ik zie waar soms het geld naartoe gaat, dan denk ik, ja, dan zal dit, dan is dit geen. […] Dit is echt geen luxeprobleem dit. | - Partijen leggen een bedrag in  - Als eerste richten op gemeente en provincie als cofinancier  + De gemeente en provincie hebben de taak om voor oudere mensen iets neer te zetten, het gaat niet om een luxeprobleem  - Commerciële partijen als cofinanciër, tegen reclame |

## Regie vraag 1 (Besturing)

Hoe zou de GVGZ bestuurd moeten worden?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Wil dit, ehm, slagen, met verschillende partijen, dan zal bij elk van die partijen, de koninklijke weg bewandeld moeten worden qua besluitvorming. Ik geef even een voorbeeld, he, inzet van vrijwilligers vanuit Emergis binnen onze organisatie, zoals bij onze organisatie, is dat via het MT beslissing genomen. Bij Emergis is dat via die manier gespeeld, dan staat dat. En dan kun je verder op het, eh, tactisch en operationeel niveau. Daarbij is het denk ik erg belangrijk dat de, de individuele bestuurders, de directeuren, ook met elkaar in overleg gaan daarover. […] en dat die gevoed worden door de inhoudelijk verantwoordelijke binnen de organisatie. […]  tot nu toe hebben we de neiging om degene die het initieert, die is dan verantwoordelijk, die zet het op […] En ik denk dat we nu, eh, een beetje naar een variant moeten kijken, he. […] Ik denk, het opzetten echt, dat moet je gewoon gezamenlijk doen. Dus je moet echt wel gezamenlijk overeenkomen, met een plan, zo gaan we het doen, zo gaan we het uitpakken, zo zien we het voor ons. | - Eerst moet elke partij intern de koninklijke weg qua besluitvorming bewandelen, afhankelijk van wat binnen de organisatie gebruikelijk is  - Vervolgens moeten de bestuurders elkaar regelmatig zien, gevoed door de inhoudelijk verantwoorde-lijke van de organisatie  - Partijen hebben vaak de neiging om de initiatiefnemer als verantwoorde-lijke te zien, er moet naar een variant gekeken worden  - Het daadwerkelijk opzetten van de GVGZ moet gezamenlijk gedaan worden | - gezamenlijk (x3), al schuift de verantwoor-delijkheid vaak naar een van de partijen op (x1)  - Er moet een leidende partij zijn die de voortrekker-srol uitoefent door het besluitvor-mingsproces te leiden (x1)  - Er moet een beperkt aantal partijen zijn die de voortrekker-srol uitoefenen door de besturing grotendeels voor hun rekening te nemen (x2), omdat de besturing simpel gehouden moet worden (x1) |
| 2 | Vraag: Moet daar een leider voor aangesteld worden?  Dat lijkt mij altijd het beste, ja. […] wel echt iemand die gewoon, eh, ja, de voortrekkersrol neemt en die het goed, eh, op de kaart zet, zeg maar. En als je daar te veel mensen bij hebt, is het meestal dat het niet, niet goed, eh, dat men langs elkaar heen gaat werken, heb ik altijd het idee.  Vraag: Moet die het besluitvormingsproces leiden?  Ja, dat denk ik.  Vraag: Wie zou dat kunnen zijn?  Ja, Ter Weel is natuurlijk een grote organisatie, die heeft heel veel mensen in dienst, die, die kunnen veel. Het is hier allemaal veel kleiner, veel beperkter. | - Er moet een partij zijn die als leider de voortrekkersrol uitoefent door het besluitvormings-proces te leiden  - Bij de besturing moeten niet te veel mensen betrokken zijn  + Het tegengaan van dat men langs elkaar heen gaan werken  - Ter Weel zou een goede leider kunnen zijn  + Grote organisatie met veel kunde |
| 3 | […] ik denk wel dat het goed is dat, dat je natuurlijk met betrokkenen, betrokken partijen, regelmatig om de tafel zit om te kijken van, uh, de doelstelling die we hebben, halen we die ook, of hoe loopt het en moet er iets bijgesteld worden of juist niet of  Vraag: Moet er een partij zijn die daarin de voortrekkersrol neemt?  Oh, dat is lastig, lastig, want daar is het natuurlijk ook de vraag of er een partij is die zegt van ja, ik voel me geroepen om dat te doen, want dat betekent, dat betekent dat je daar heel wat tijd in zal gaan investeren, om dat te gaan doen he, dus dat is nogal wat. […] en elke organisatie die betrokken is, die zal ook zeggen, ja, waar haal ik die tijd vandaan, want die tijd kost in feite ook weer geld, dus dat zal dan wel een probleempje, of een puntje zijn, een probleem wil ik het niet meteen noemen dan, maar wel een punt van aandacht, he.  Vraag: Moet dan iedereen dezelfde inzet leveren?  Ja, vaak, vaak gaat die verantwoordelijkheid toch, schuift naar een organisatie toe, en dat, daar ontkom je bijna niet aan. En die andere doen wel mee, maar in verantwoordelijkheid wordt het anders gevoeld, vaak, ja, zo werkt het vaak. […] ik verwacht wel dat onze organisaties, wanneer dat gevraagd wordt, dat die wel een bepaalde rol zouden willen spelen in zo een, wanneer zo iets van de grond komt, we zullen niet de kar trekken denk ik | - Partijen moeten regelmatig samen om de tafel zitten  - Het uitoefenen van de voortrekkersrol is afhankelijk van de aanwezigheid van een partij die dat wil, dit is een punt van aandacht  + Het kost veel tijd  - Desondanks schuift de verantwoordelijk-heid vaak automatisch naar een van de partijen toe  + De verantwoordelijk-heid wordt verschillend gevoeld door partijen  - De organisatie ziet haarzelf niet de voortrekkersrol uitoefenen |
| 4 | Ik denk dat, uhm, twee partijen de hoofdrol moeten spelen. En dat is, enerzijds, degene die het dichtst bij de doelgroep staan die het hardst nodig hebben, het hardste nodig hebben he. Eh, dus daar is Ter Weel niet zo een hele vreemde partij. Eh, en de economie, die moet je daarin gezamenlijk laten optrekken. Want als je het een van de twee laat doen, dan gaat het ook niet […] want dan zou je zeggen, dus je rijdt niet op zondag, want dan zijn de winkels dicht. […] dat moet in balans zijn, de rest regelt zich eromheen. Dus je hoofdpijlers zijn de economie en de zorg daarin, die echt zeggen van voor deze doelgroep is het echt nodig en de rest kun je, omwille van de dienst, erop aan laten haken.  Vraag: Moet daar een soort bestuurtje voor opgericht worden?  Gewoon een managementteampje. En die moeten elkaar gewoon prima kunnen vinden. […] zo een facilitair manager, de facilitair manager van Ter Weel, samen met de meneer van het winkelcentrum, die jongens die moeten gewoon even zeggen hoe het moet gaan, hou het simpel, ja. […] Laat die daar gewoon de leiding in nemen […] Geen stuurgroep, geen vergaderingen, echt niet, nee. | - Er moeten twee partijen, waarvan een de doelgroep vertegenwoordigd (facilitair manager Ter Weel) en een de economie vertegenwoordigd (manager winkelcentrum), zijn die de voortrekkersrol uitoefenen door te zeggen hoe het moet gaan, verenigd in een management-teampje  + Het bestuurlijk proces moet simpel gehouden worden, dus zeker geen stuurgroep e.d.  - De andere partijen kunnen omwille van de dienst aangaken |
| 5 | Ja, ik denk, zeg maar, dat je een stichting ervan moet maken. Sowieso is dat makkelijker met subsidies aanvragen en dat soort dingen. Dus dat, eh, he, en daar zal je een bestuur voor moeten hebben. | - Er moet een stichting opgericht worden, die een bestuur kent  + Makkelijker subsidie aanvragen |
| 6 | Poe, ja, ik denk dat je dat, ehm, ik zie het nog steeds een beetje als een, als een centraal orgaan zeg maar, die dan eigenlijk alles regelt, ehm, waarboven natuurlijk een aantal afnemers hangen, die eigenlijk samen hebben bepaald wat we moeten gaan doen. Dus wat is onze doelstelling eigenlijk. En ik hier denk ik dan aan Ter Weel, bij wijze van spreken Gors, uhm, misschien wel het winkelcentrum, bij wijze van spreken, en ehm, de gemeente/provincie. […] dat is de overlegtafel dan zeg maar. | - Partijen moeten samen bepalen wat de GVGZ gaat doen  - Partijen moeten samen b.v. de doelstelling bepalen, verenigd in een overlegtafel |
| 7 | N.v.t. | Openbaar vervoer, taak Connexxion |
| 8 | Wat ik zeg, vanuit die stuurgroep. En daar moet, zeg maar, 1 directeur zijn en dan 3, 3 leden die daaronder staan. | - Er moet een stuurgroep, bestaande uit een directeur en drie leden, opgericht worden |

## Regie vraag 2 (Dagelijkse leiding)

Wie zou verantwoordelijk moeten worden voor de dagelijkse leiding van de GVGZ?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | Ik denk, en zeker in zo een project, dat er wel iemand moet zijn die, eh, de coördinatie heeft. Dus die echt, echt in zijn dagelijkse takenpakket heeft dat die in de gaten houdt of alles verloopt zoals gewenst en ook zorgt dat iedereen betrokken is en op de hoogte is […] En die moet ook een behoorlijk mandaat hebben. […] Ehm, de vraag is, denk ik, ehm, ja, hoe je dat gaat regelen, want vanuit, je werkt met verschillende organisaties samen, ik denk dat je daar heel goed mee kan samen zitten over hoe zien wij dit idee gezamenlijk en hoe willen we dit verder uitvoeren. Ehm, daar maak je gezamenlijke beslissingen. […]  De daadwerkelijke uitvoering, en dan bedoel ik echt iemand die in de gaten houdt dat de bus op tijd vertrekt, dat mensen tevreden zijn, dat alles gaat zoals het gaat, dat de busjes onderhouden worden, noem maar op, uh, ik denk niet dat dat zo zeer bij ons moet liggen. […] Kijk, de, het moeilijke komt wanneer elke partij zegt: bij ons kan dat niet liggen. Ehm, want zo zien wij met veel projecten, ja, je zet iets op, je brengt iets moois in de markt, maar er komt altijd heel veel werk bij kijken. En ik denk dat heel veel organisaties dat zeggen en wij ook, iedereen heeft al zijn eigen functies en moet je dit daar dan nog bij gaan doen, zo komt dat, zo gaan dat dan zijn he, ik ga dat erbij doen. […] ook misschien de kans in dat wat R net zei, mensen die met een afstand tot de arbeidsmarkt, uh, misschien zijn er wel mensen die hier wonen of die dat heel leuk vinden en een goede uitdaging vinden om zeg maar die coördinatie meer op zich te nemen. | - Er moet een partij zijn die aan de hand van een behoorlijk mandaat de rol van coördinator/ de dagelijkse leiding uitoefent  - De organisatie ziet haarzelf niet de rol van coördinator uitoefenen  - Het wordt moeilijk als er geen partij is die zichzelf de rol van coördinator uit ziet oefenen  - Mogelijk doet zich een kans voor in de vorm van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt die het uitdagend vinden om de coördinatie op zich te nemen | - Bij een organisatie neerleggen, vanwege de stabiliteit (meer.)  - Bij een persoon neerleggen, vanwege de eenvoud (x1)  - Bij een op te richtingen centraal onafhanke-lijk orgaan, vanwege het tegengaan van belangenver-strengelingen (x1) |
| 2 | Ja, ik denk dat daar dan ook wel echt iemand voor aangesteld moet worden.  Vraag: Zou dat weer Ter Weel moeten zijn?  Ja, misschien dat je het per toerbeurt kan doen, misschien ook nog. […] Dat zou ook kunnen natuurlijk om het wat eerlijker te verdelen. | - Voor de dagelijkse leiding moet iemand aangesteld worden  - De dagelijkse leiding kan ook per toerbeurt gebeuren  + Eerlijker |
| 3 | Ja, een beetje hoe je regelt, hoe je het afspreekt, laat je het aan vrijwilligers, laat je het, hou je het bij een organisatie.  Vraag: Waar neigt u nu naar toe?  Uh, nou, ik, ik, dan neig ik er toch meer naar om het, om dat bij een organisatie te leggen, maar dat kan dus ook een vrijwilligersorganisatie zoals het Rode Kruis zijn. He, dus in feite regelen vrijwilligers dan, maar ik denk dat je, maar je moet dit wel in een organisatie plaatsen, want als je het aan een individuele vrijwilliger ophangt, dan is dat te kwetsbaar, he, die persoon, die kan wel enorm goed daar voor zijn en enorm zijn best er voor doen, maar wordt die ziek, dan, dan heb je het zitten. | - De dagelijkse leiding moet bij een organisatie neergelegd worden, waarbij het ook om een vrijwilligers-organisatie zoals het Rode Kruis kan gaan  + Het borgen van de stabiliteit |
| 4 | Ja, die zou, kijk, het moet gewoon iemand zijn bij wie dat helemaal in, in de winkel past. Je moet daar niemand voor aannemen. Het moet gewoon gebeuren. […] ik zal me kunnen voorstellen dat je zegt, dat doen we bij de floormanager. […] de floormanager van het winkelcentrum […] die heeft de hele dag van dat soort dingen. Ja, dan zou zo een dingetje prima erbij passen. Dus ik zal het dan, als ik het algemeen moet zeggen, of in jouw studietermen, een bedrijfsleider, regulier, ja.  Vraag: Besturing en dagelijkse leiding worden dus van elkaar gescheiden?  Ja, dat zou ik wel uit mekaar houden. Ja, want de facilitaire manager zit niet op die dagelijkse praktijk te wachten. | - De dagelijkse leiding moet door iemand gedaan worden bij wie het in de winkel past: een bedrijfsleider, zoals de floormanager van het winkelcentrum  - Voor de dagelijkse leiding moet niemand aangenomen worden  - Bestuur en dagelijkse leiding moeten van elkaar gescheiden worden |
| 5 | Ja, sowieso is dat altijd stichting-bestuur, uh, en ik denk dat er, net als bij Ter Weel, bijvoorbeeld, zijn ook altijd mensen aanwezig, misschien dat daar ook iemand is, maar bijvoorbeeld hier is ook altijd iemand aanwezig, he, dat we altijd kunnen zeggen, nou, als we problemen hebben, dat we daarin kunnen ondersteunen. | - De dagelijkse leiding moet gedragen worden door de partijen bij wie altijd iemand aanwezig is, zoals Ter Weel en De Pit |
| 6 | […] waarin wel, in mijn visie, dan een centraal orgaan is die dat coördineert, dus die wel de communicatie naar buiten doet […] ik zou dat helemaal stand alone laten draaien. […] dat je ook geen belangenverstrengelingen hebt, uhm, nee, dat moet bij wijze van spreken een kantoor zijn waar misschien twee mensen achter de computer zitten en de telefoon opnemen. En ehm, die gewoon zorgen dat die, dat de chauffeurs op tijd op hun werk zijn, ja, dat soort dingen, er zal ongetwijfeld wel ergens een bureautje opgericht moeten worden denk ik, ja. […] een nieuw op te bouwen firmaatje denk ik.  Vraag: Door wie moet het coördinerend orgaan gerund worden?  Misschien wel een dagbestedingslocatie van Gors, weet ik veel, ik noem maar wat he. […] Zet hier een begeleider op en, eh, iemand die verstand heeft van transport en logistiek en ook nog verstand heeft van cliënten, dat met name. […] maar hier moeten natuurlijk wel mensen zitten met kennis en kunde en die een beetje stevig in hun schoenen staan, zeg maar eh. En kijk, wij werken best met mensen, bijvoorbeeld op hout, die gewoon timmerman zijn en die een opleiding tot begeleider hebben gedaan, dat is natuurlijk de meest ideale combinatie. En als je dit goed wil laten slagen, uh, met een team van begeleiders en cliënten, dan moet je ook wel echt mensen hebben die verstand hebben van transport, logistiek en mobiliteit. | - Voor de dagelijkse leiding moet een onafhankelijk centraal orgaan opgericht worden, die door twee mensen op een kantoor gerund wordt  + Het tegengaan van belangen-verstrengelingen  - De coördinatoren moeten verstand hebben van transport, logistiek en mobiliteit, maar ook van de cliënt. |
| 7 | N.v.t. | - Openbaar vervoer, taak Connexxion |
| 8 | Ja, ik denk dat dat een coördinator moet zijn, die eh, ja, een coördinator met een stukje planningsstructuur. | - Een coördinator |

## Overleg vraag 1, vraag 2 en vraag 3 (Overlegvorm, overlegleden en frequentie van overleg)

Hoe zou overleg met betrekking tot de GVGZ vormgegeven moeten worden?

Wie zou bij overleg met betrekking tot de GVGZ aan moeten schuiven?

Hoe vaak zou overleg met betrekking tot de GVGZ moeten plaatsvinden?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Interviewnr. | Fragment | Open codering | Axiale codering |
| 1 | […] ik zie wel, wat ik net zei, uh, dat je een soort van stuurgroep hebt, die dus bestaat uit, wellicht die verschillende partijen die deelnemen, die eens in de zoveel tijd bij elkaar komen om, uh, te kijken of onze doelstellingen nog behaald worden, of we op de goeie richting zitten, waar uitbreiding misschien mogelijk is, dat soort dingen. En je hebt echt puur operationeel, dus, de mensen die de dagelijkse gang van zaken in de gaten houden en die op den duur voor zorgen dat het allemaal loopt. Ja, die komen denk ik wel wat vaker bij elkaar. […] Ja, dus redelijk traditioneel wat dat betreft. […] Ja, en je ziet natuurlijk dat een stuurgroep gevoed wordt door de, de professionals van de werkvloer. En dat is ook belangrijk, dus daar, daar gaat die communicatie ook op en neer.  Hoe vaak moet op bestuurlijk niveau overlegd worden?  3 a max 4 keer per jaar. Ja, en de werkgroepleden, denk ik 1 keer in de 2 maanden, de professionals van de verschillende. En misschien verandert die frequentie door de tijd, ehm, heen. Ehm, dit moet staan, dit moet echt staan als een huis, want het afbreukrisico is ook gewoon heel groot, als dit niet zou lukken, dan zal het best wel eens een tijdje kunnen duren voordat er weer een alternatief op poten wordt gezet. | - Een redelijk traditioneel overlegmodel:  - Een stuurgroep met daarin de partijen, welke maximaal 3 a 4 keer per jaar overleg voeren  - Een werkgroep met daarin professionals van de partijen die de stuurgroep van informatie voorziet, welke 1 keer per 2 maanden overleg voeren  - Een overleggroep van mensen die zich met het operationele proces bezighouden, welke wat vaker bij elkaar komen  - De frequentie van overleg kan door de tijd heen veranderen | - Een bestuurlijk en operationeel overleg (nag.)  - Bij het bestuurlijk overleg afgevaardig-den van de partijen die binnen bepaalde kaders zaken kunnen regelen (mer.)  - Bij het operationeel overleg mensen die dicht bij de uitvoering staan (mer.)  - Een traditioneel overleg-model, waarbij ook een werkgroep met professionals van de partijen opgericht moet worden die de benodigde informatie naar de bestuurders doorspeelt (x1)  - Daadkrachtig optreden (meer.)  - Binnen de zorgsector wordt vaak veel gepraat (x1)  - 80 procent moet bepraat worden en 20 procent moet bijgestuurd worden |
| 2 | Dat zouden toch van iedere organisatie sowieso een, een afgevaardigde moeten zijn, denk ik. […] Ik denk, als je zoiets wil, dat je dat gewoon, eh, maar dat je dan ook echt even daadkrachtig op moet treden en moet proberen het op te zetten. Ik vind dus heel vaak dat er soms overleg is en een half jaar later weer eens overleg en dan weer eens overleg en dat dat zo, eh, maar een beetje voortsukkelt en dat er verder niet veel gebeurt en als je nu, eh, deze gesprekken hebt gehad en je kan het evalueren en conclusies trekken, dan moet je misschien gewoon daadkrachtig optreden en proberen, als iedereen er positief over is, om zoiets op te zetten ook. […] Als het eenmaal opgezet is en het zou gaan goed lopen, dan is het ook niet nodig, dat daar elke keer overleg over gepleegd wordt natuurlijk, nee. | - Van iedere organisatie een afgevaardigde  - In het begin moet frequent overleg gevoerd worden: daadkrachtig optreden  - Als het eenmaal loopt, neemt de frequentie van overleg af |
| 3 | Ja, ik, dan zou ik misschien toch ook uitvoering en beleid uit elkaar willen halen. Dat je, dat je met vrijwilligers en, he, mensen die dicht bij de uitvoering staan, de alledaagse praktijk zeg maar, dat je daar iets mee organiseert en dat je de grote lijn, dat je dat weer door een ander clubje laat doen. Bijvoorbeeld de organisaties die, eh, die zich gecommitteerd hebben hieraan.  Vraag: Wie zou bij het beleidsoverleg aan moeten schuiven?  Nou, bestuurders hoeft niet, en managers hoeft denk ik ook niet, nee, maar wel, wel mensen die, die, eh, de organisaties kunnen en mogen vertegenwoordigen, he, die binnen een bepaald kader dingen kunnen regelen.  Vraag: Hoe vaak zou overleg met betrekking tot de GVGZ moeten plaatsvinden?  Ja, vooraf heel moeilijk aan te geven. Ik denk dat, dat degene die in zo een overleg zitten dat zelf wel aanvoelen, he, dat.  Vraag: Hoe zit dat met het Rode Kruis-busje?  Niet zo heel veel overleg, nee, uh, er is een enkele keer is er overleg met het Rode Kruis en de gemeente erbij, omdat de gemeente er financieel ook in zit […] dus met de gemeente is er een of twee keer per jaar overleg, dus dat is hele lage frequentie. En dat is meer, meer om te kijken van, uh, of de continuïteit er nog inzit en of het oplevert wat we, waarvoor het bedoeld is, echt de grote lijn. Maar er is natuurlijk wel frequent overleg met, met chauffeur, het Rode Kruis, degene die, wij verzorgen de aanmelding, dus de ouderen melden zich bij ons aan, dus wij houden dat ook bij wanneer overschreven is en dat soort dingen, wanneer er te veel klanten zijn, en dan heb je wat vaker overleg natuurlijk. | - Een beleidsoverleg met daarin de vertegenwoor-digers van de partijen, die binnen bepaalde kaders dingen kunnen regelen  - Een operationeel overleg met daarin de vrijwilligers en mensen die dicht bij de uitvoering staan  - De frequentie van overleg is vooraf moeilijk aan te geven, men voelt dat wel aan  - Bij het Rode Kruis-busje heeft het operationeel overleg een hogere frequentie dan het beleidsoverleg (1 of 2 keer per jaar) |
| 4 | Ja, ik denk dat je in een afbouwende schaal, ehm, in de opstartfase zal je partijen wat vaker bij elkaar moeten krijgen, ook om de ervaringen te delen, en dat je het dan, als dat eenmaal draait, ga je 1 keer per jaar nog eens met elkaar zitten, zijn er nog dingen die we moeten veranderen, dus je gaat naar een scenario van 1 keer in de 2 maanden naar 1 keer in het kwartaal naar 1 keer in het half jaar en dan gewoon 1 keer per jaar. En dat moet in een tijdsbestek van 2 jaar lopen. Want als het meer dan 2 jaar kost om iedere 2 maanden bij elkaar te zitten om het voor mekaar te krijgen, dan is er wel iets heel raars aan de hand. Dat kan niet.  Vraag: Moeten daar de bestuurders van de partijen bij aansluiten?  Nee. Nee, kom op joh.  Vraag: Hoe zit dat bij de uitvoering?  Die vinden mekaar wel. Gewoon een appje maken en dan. Die zitten ook niet te wachten op structurele overleggen. | - Een bestuurlijk overleg, waarbij zeker geen bestuurders hoeven aan te sluiten, welke in een afbouwende schaal (van 1 keer per 2 mnd, naar 1 keer per kwartaal, naar 1 keer per half jaar, naar 1 keer per jaar, in een tijdsbestek van 2 jaar) overleg voert  - De mensen van de uitvoering vinden elkaar wel, zitten niet op structurele overleggen te wachten |
| 5 | Ja, vooraf denk ik sowieso een keer alle partners die of interesse hebben uitnodigen. En dan, ja, in het begin zal dat wat frequenter zijn, maar ik denk daarna gewoon, uh, een maandelijks overleg, zeker in het begin.  Vraag: Moet de besturing en het operationele proces uit elkaar getrokken worden?  Ja, dat zal ik wel doen, ik zal gewoon bestuur, zal ik regelmatig, en dan het operationele, uhm, misschien wat minder frequent.  Vraag: Moet het bestuurlijk overleg echt uit de bestuurders van de partijen bestaan?  Uh, ja, dat zou ook een manager kunnen zijn. | - Een bestuurlijk overleg, met daarin de managers van de partijen, welke 1 keer per maand overleg voeren  - Een operationeel overleg, welke minder frequent overleg voeren  - De frequentie van overleg zal naar verloop van tijd afnemen |
| 6 | Poe, ja, ik denk dat je dat, ehm, ik zie het nog steeds een beetje als een, als een centraal orgaan zeg maar, die dan eigenlijk alles regelt, ehm, waarboven natuurlijk een aantal afnemers hangen, die eigenlijk samen hebben bepaald wat we moeten gaan doen. Dus wat is onze doelstelling eigenlijk. En ik hier denk ik dan aan Ter Weel, bij wijze van spreken Gors, uhm, misschien wel het winkelcentrum, bij wijze van spreken, en ehm, de gemeente/provincie. […] dat is de overlegtafel dan zeg maar.  Vraag: Hoe vaak moet de overlegtafel overleg voeren?  Uhm, zo vaak als nodig, maar dat is natuurlijk altijd een beetje een vaag begrip. Maar ik denk wel dat je dat in de, in de opstartfase meer moet doen dan dat het straks een wat meer geoliede machine zou zijn. Maar, ehm, ik denk minimaal 1 keer in de maand. En, ehm, dat je met name in de, in de opstartfase bij wijze van spreken een logboek bij moet houden wat de punten zijn die daarin naar voren moeten komen. En misschien moet je in de opstartfase wel een keer in de week of een keer in de 2 weken bij elkaar komen [… ] Ik weet wel dat er overleggen plaatsvinden, maar er komt niet zo veel uit. Maar dat is een beetje inherent aan de zorgsector, we praten heel veel, maar de stap voordat we het gaan doen, is af en toe nog mijlenver weg. En dan, ik kom, wat ik al zei, ik kom uit een andere sector, wij zijn, of ik ben veel meer van, uhm, je kan nooit alles van tevoren tot 100% bepalen en bepraten, he, je moet bij 80%, moet je het gaan doen en die laatste 20% ga je bijsturen on the go, zeg maar. En je gaat 30 keer op je mond, maar van die 30 keer ga je leren, waardoor je uiteindelijk tot een eindproduct komt wat voor 110% staat. | - Een overlegtafel met daarin de partijen/ de afnemers van het centraal orgaan, welke zo vaak als nodig overleg voeren (minimaal 1 keer per mnd, kan ook 1 keer in de 2 weken zijn)  - Een centraal orgaan met daarin de mensen die zich bezighouden met de uitvoering  - Naar verloop van tijd zal de overlegtafel minder frequent overleg voeren  - In de zorgsector wordt vaak veel gepraat, terwijl actie uitblijft  - 80% moet bepraat worden, 20% moet bijgestuurd worden |
| 7 | Ja, ik denk dat je daar de provincie voor nodig hebt, sowieso. He, want volgens mij is dat degene die, ja, die de lijnen uitzet en die ook de contacten heeft, he, met Connexxion. […] En die staat dan ook weer in contact met de gemeentes, eventueel voor om te kijken waar moeten we de stoep gaan verhogen en dat traject, ja, dat loopt eigenlijk al een beetje. Maar dat, eh. | - Openbaar vervoer, overleg met provincie, Connexxion en gemeente |
| 8 | Ik zou sowieso een goeie stuurgroep maken. En die stuurgroep moet gewoon 2 keer per jaar bij mekaar komen en dan alles evalueren. […] En daar moet, zeg maar, 1 directeur zijn en dan 3, 3 leden die daaronder staan. […] in die stuurgroep, daar moet die coördinator 2 keer per jaar aansluiten. | - Een stuurgroep met daarin 1 directeur en 3 leden afkomstig van de partijen, welke 2 keer per jaar overleg voeren  - De coördinator van het operationele proces sluit bij de overleggen van de stuurgroep aan |

# Coderingstabel interviews provincie Zeeland en gemeente Goes

## Interview Provincie Zeeland

## Rol provincie Zeeland

Voor welk deel van het vervoer in Zeeland is de provincie Zeeland verantwoordelijk?

Hoe heeft de provincie Zeeland dat deel van het vervoer geregeld?

|  |  |
| --- | --- |
| Fragment | Open codering |
| Als je kijkt naar mobiliteitsvormen. Uhm, waar ik vaak mee werk, is een matrix met vier kwadranten (zie schema hieronder), eh, je hebt privaat vervoer, je hebt publiek vervoer, je hebt individueel vervoer en je hebt collectief vervoer.    Uhm, dan jouw andere vraag, wie is waarvoor verantwoordelijk. Want het is heel leuk, punt 1: dit zijn mobiliteitsvormen, ehm, het boeiende is, je hebt niet alleen met de voertuigen te maken, je hebt ook met de infrastructuur te maken. Denk aan haltevoorzieningen en noem maar op. Nou, nu is het heel leuk, uh, voor het vervoer is de verantwoordelijkheid, is verschillend belegd. […] De trein, dat is Rijk, overheid, ehm, want dat doet de NS. […] Westerschelde ferry en bus, dat is op dit moment provincie. […] Eh, doelgroepenvervoer, dat zijn gemeenten/regio’s. Je hebt in Zeeland 2 regio’s, Oosterschelderegio en Zeeuws-Vlaanderen, die, waar de gemeenten samenwerken. Uh, Walcheren, heb je de drie gemeenten die wel samenwerken, maar die zijn niet in een gemeenschappelijke regeling. Maar doelgroepenvervoer, uh, dat is, en dat geldt dus ook voor Wmo-vervoer, dat is dus de verantwoordelijkheid van gemeenten en regio’s. […] De contracten met de taxibedrijven, die worden dus door de regio’s of door de gemeenten aanbesteed, gegund. […] waar gemeenten en regio’s voor het Wmo-vervoer verantwoordelijk zijn, zijn wij voor de haltetaxi verantwoordelijk. En, ehm, wij rijden dan haltetaxi, eigenlijk met behulp van het Wmo-vervoer. Die kopen wij gewoon in bij gemeenten en regio’s. Uh, he, dus, het is gewoon hetzelfde voertuig, alleen wij betalen hem, waar Wmo-vervoer deur-deur is, is haltetaxi halte-halte. […] Ehm, en verder is leuk om te weten dat, ehm, dit hele deel (Wmo-vervoer, haltetaxi en doelgroepenvervoer), dat wordt voor de hele provincie centraal aangestuurd door de GVC in Terneuzen, die doet, die verzorgt eigenlijk de ritplanning. Ben jij afhankelijk van doelgroepenvervoer en wil jij dus in dat kader een rit bestellen of wil jij een haltetaxi, dan moet je de GVC in Terneuzen bellen en die zegt Aron, dan en dan wordt je opgehaald en, eh. […] Dus wat zie je nu, als je gaat kijken naar de mobiliteit in Zeeland, dan zie je dat verschillende overheden voor deeltjes bevoegd zijn. Dan gaat het dus alleen nog maar over vervoer, want over de infrastructuur. Het kan zijn dat de bus, waar wij verantwoordelijk voor zijn, dat die ergens een halte aangelegd wil hebben, en als het dan een gemeentelijke weg is, dan is de gemeente daarvoor alsnog beheerder, verantwoordelijk. Is het een waterschapsweg, dan is het Waterschap verantwoordelijk. Is het een Rijksweg, dan is het Rijk verantwoordelijk. Dus, zijn wij verantwoordelijk voor de bus, voor de voorzieningen ben je vaak weer afhankelijk van medewerking van de desbetreffende wegbeheerder. Dus het is, uhm, in die zin heel divers georganiseerd en dat maakt het ook wel eens lastig.  Vraag: Hoe kijkt u aan tegen hoe het nu geregeld is?  Ja, weet je, kijk, punt 1: het is zoals het is, ehm, ik denk wel dat er best wel veel voor te zeggen is om, eh, om het eens een keer anders te organiseren, in die zin dat het niet gaat om, ik bedoel, nu is het heel erg in, in hokjes verdeeld, dat maakt het complex, eh, waar het uiteindelijk om gaat, is van ja, ehm, je wilt gewoon dat, dat mensen in Zeeland, dat die in hun mobiliteitsbehoefte kunnen voorzien. En of dat nou op de fiets is of met de Wmo-taxi of met, eh, de bus of met de trein, ik bedoel, ehm, het gaat om het kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van inwoners en, uhm, dan moet je niet zo in hokjes denken. Uh, alleen zo is het nu wel geregeld en, en ik sluit niet uit dat er nog wel eens een keer, qua wet- en regelgeving, dat de zaak op de schop gaat. Uhm, maar dat is wel een ingrijpend traject. […] er gaat in dit domein gaat er nu op jaarbasis even ruwweg, uh, 26 miljoen euro per jaar om. […] De helft van die 26 zit nu in de bus. En de andere helft zit in het doelgroepenvervoer. Uh, en die 26, weet je, dat is prijspeil 2014, ik bedoel, dat kan op dit moment best wel richting de 28 gaan. Het doet er even niet toe. | - Bij mobiliteits-vormen kan een onderscheid gemaakt worden naar privaat of publiek vervoer en individueel of collectief vervoer  - De verantwoorde-lijkheid voor vervoer én infrastructuur zijn verschillend belegd:  - Trein: Rijk  - Bus, Westerschelde ferry, en haltetaxi: provincie  - De provincie ziet voor haarzelf ook een taak om zich ook met private mobiliteits-vormen bezig te houden, zoals het stimuleren van deelauto-concepten  - Wmo-vervoer, Doelgroepen-vervoer: gemeente, al dan niet verenigd in een gemeenschappe-lijke regeling (regio’s): aanbesteding contracten taxi’s  - In Zeeland zijn er 2 regio’s, de Oosterschelde-regio en Zeeuws-Vlaanderen  - Wmo-vervoer, haltetaxi en doelgroepen-vervoer worden centraal aangestuurd door de GVC in Terneuzen: ritplanning  - De verantwoorde-lijkheid voor de infrastructuur m.b.t. de bus hangt af van het type weg, gemeentelijke weg, waterschapsweg of Rijksweg  - Het vervoer-systeem is wel eens complex  - De gedachte bij het vervoer-systeem is dat het is zoals het is, dat er erg veel in hokjes wordt gedacht en dat niet uitgesloten kan worden dat de zaak een keer op de schop gaat  - Momenteel gaat er ruwweg 26 miljoen euro om in het vervoersysteem, waarvan 50% in het busvervoer en 50% in het doelgroepen-vervoer |

## Mobiliteit in Zeeland

Wat is uw beeld bij de huidige mobiliteit in Zeeland?

Als we 5 jaar verder de tijd in gaan, hoe ziet u de mobiliteit in Zeeland voor zich?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Vraagnr. | Fragment | Open codering |
| 1 | Ja, en uhm, ja, de bestuurlijke gevoeligheid, die vind ik leuk, vind ik ook verrassend, en, ja, het complexe zit hem misschien wel in het feit dat Zeeland natuurlijk een, ja, best wel groot gebied is met relatief weinig inwoners, die relatief lange afstanden moeten afleggen. Uhm, er is een, ik zou je een plaatje kunnen laten zien waar Zeeland is getekend op de randstad, en wat je dan ziet is dat het gaat om een even groot gebied, uhm, maar wel met het grote verschil dat de randstad natuurlijk heel veel inwoners heeft. Uhm, nou ja, als je het even, grofweg is mijn inschatting dat je het hebt over een gebied met 7 miljoen inwoners, terwijl je in Zeeland te maken hebt met 380000 inwoners. Uh, randstad is qua geografie, qua wegen natuurlijk een stuk eenvoudiger dan Zeeland, met zijn eilandenstructuur. Uh, bij Zeeland kun je niet zo maar even een andere route kiezen van, van Oostburg naar Middelburg. Uhm, je zit met je eilandenstructuur, je zit met je water, uhm, ik denk ook dat je voor hemelsbreed een relatief korte afstand misschien toch, met de bus lange afstanden moet afleggen. En, uhm, ja, de kunst is hoe je in Zeeland, ja, zo optimaal mogelijk vervoer kunt beiden. […] Het gebruik van openbaar vervoer is hier relatief laag. En, uhm, ja, dus wij hebben nog steeds die neiging om die bus die gaat niet langs de kernen, die gaat door alle kernen, die stopt overal en dat is dus niet direct en snel.  Vraag:  Vraag: Ook vaak te maken met weerstand dan, van bewoners, als je zegt van, goh, nu wordt bijna niet gereisd met deze bus?  Ja, nou ja kijk, wat, ik heb de indruk dat de meeste mensen die in Zeeland wonen, die weten wel hoe het is, maar op het moment dat je gaat weghalen wat er is, dan, uhm, schiet met wel in de weerstand. Ik zeg heel vaak, het is hetzelfde als, uhm, een dorpskruidenier, als de laatste kruidenier, de laatste winkel op een dorp sluit, dan is het hele dorp in rep en roer en tranen met tuiten, want het was toch zo een aardige man, maar toen de winkel open was, kwamen ze alleen maar om de vergeten boodschapjes te halen.  […] En dat is bij de bus ook. Uh, op het moment dat de bus een kern aandoet, vinden ze het prima, maken ze er geen gebruik van. Op het moment dat je zegt van, hey, we halen hem weg, al is het maar dat je een halte verplaatst, dan komt het hele dorp in opstand, terwijl als het er is, maken ze er geen gebruik van. […] ik snap het wel, ja, want even goed als dat die winkel op een dorp toch nog wel iets zegt over de leefbaarheid, zegt een bushalte of een busverbinding met een dorp, wel iets over de leefbaarheid. Uhm, maar ja, weet je, busvervoer, het kost gewoon klauwen met geld. En, uhm, ja, de zoektocht is natuurlijk toch om elke euro die ook de overheid erin stopt, om daar qua mobiliteit optimaal rendement uit te halen. […] op een gegeven moment toch moeten zeggen van, hey, dit gaan we anders doen.  Vraag: U bent nu 5 jaar actief op dit beleidsveld, merkt u dat de budgetten lager zijn geworden?  Uhm, nee, toen ik begon is het budget voor de busconsessie, is wel teruggebracht. Het is toen, pak en beet, 16 procent bezuinigd. […] En, ehm, kijk, verder is het zo dat, in ieder geval tot voor kort, de financiële situatie, uh, zeg maar provinciebreed, zorgelijk was. Uhm, dus niet alleen maar openbaar vervoer, maar eigenlijk alle budgetten staan, staan onder druk.  […] recent heeft een trainee van de gemeente Borsele, heeft een onderzoekje hier aangeboden. Wat hij daarin signaleert, is het autobezit in Borsele is het hoogste van heel Zeeland, en misschien ook wel, en Zeeland is ook een van het hoogste van heel Nederland. Ik heb toen wel eens gezegd, wat je ziet in Zeeland, is, auto’s staan stil langs de weg […] dat pleintje, die straat, die slibben dicht, vandaar dat ik, dat ik zeg van, ja, wat je ziet in Zeeland is, uhm, autobezit is hoog, maar auto’s die staan stil en de bussen, ja, die rijden leeg. Conclusie, de potentie aan mobiliteit, die is ruim aanwezig, alleen die wordt niet goed benut. | - Mobiliteit in Zeeland is complex te organiseren  - Zeeland is een redelijk groot gebied met relatief weinig inwoners: waar Zeeland en de Randstad ongeveer een even groot gebied zijn, heeft Zeeland grofweg 380000 inwoners en de Randstad grofweg 7000000 inwoners  - Zeeland heeft een eilanden-structuur, waardoor hemelsbrede afstanden met de bus (of de auto) relatief lang zijn  - Het gebruik van openbaar vervoer in Zeeland is relatief laag  - Het openbaar vervoer in Zeeland is niet erg snel en direct: gaat veel door de kernen  - Inwoners van Zeeland weten dat mobiliteit in Zeeland complex te organiseren is, maar schieten wel in de weerstand als er iets weggehaald wordt  - Busvervoer kost erg veel geld, waardoor  - Busvervoer kost erg veel geld, waardoor soms naar alternatieven gekeken moet worden  - 5 jaar terug is het budget voor busconcessie met 16% teruggebracht  - De financiële situatie van de provincie Zeeland was tot voor kort zorgelijk, alle budgetten staan onder druk  - Het autobezit in Zeeland is relatief hoog, maar de auto’s staan stil en de bussen rijden leeg, conclusie: de potentie aan mobiliteit in Zeeland is hoog, maar die wordt niet goed benut |
| 2 | Er zijn nu wel een paar ontwikkelingen die, die wat dat betreft wat, wat gunstig zijn. En, ehm, waarbij we ook wel de verwachting kunnen hebben dat het, dat er financieel gezien wat meer, wat meer ruimte gaat ontstaan. Wat natuurlijk nog steeds niet betekent dat we, ja, het geld over de balk kunnen gaan smijten.  […] dat zit allemaal in dat privaat. Uhm, je kunt zeggen van, nou, als overheid, heb je geen rol, ik bedoel, ja, als jij met de fiets wil, ga je met de fiets. Je kunt ook zeggen van, ja, nou, als overheid, we vinden het wel een taak om bijvoorbeeld deelautoconcepten, om dat te faciliteren, dat te stimuleren. Ik verwacht dat wij dat ook meer en meer gaan doen. Uhm, in het verleden, denk ik dat we dat eigenlijk niet of nauwelijks hebben gedaan. […] Uhm, nou, waar het aan lag dat we het in het verleden niet hebben gedaan, dat weet ik niet. Ik kan wel uitleggen waarom ik verwacht dat we het meer gaan doen. Dat is omdat, uhm, er is landelijk een toekomstbeeld OV 2040 en dat zegt eigenlijk dat openbaar vervoer, zoals we dat nu kennen, eigenlijk vooral de oplossing is voor stedelijk gebied, in en tussen steden. Uh, nou, Zeeland is geen stedelijk gebied, Zeeland is landelijk gebied. En het OV toekomstbeeld zegt dat voor landelijk gebied je eigenlijk zou moeten gaan denken aan meer vraagafhankelijke flexibele vervoersconcepten. Dus dat betekent dat die bus die op vaste tijden van A naar B rijdt, uh, ja, dat is eigenlijk vooral voor stedelijk gebied, in stedelijk gebied zie je ook dat, uhm, meer hoogwaardig wordt. Hoogwaardig openbaar vervoer, dat is direct en snel en ook hoog frequent, 6 keer per uur. […] Dat doet vermoeden dat, uhm, wat wij nu nog hebben rijden aan bus, dat je op termijn een, een beweging gaat zien van vaste bus naar doelgroepenvervoer. En misschien ook wel als het gaat om flexibel vraagafhankelijk naar, ehm, deelautoconcepten.  […] dat pleintje, die straat, die slibben dicht, vandaar dat ik, dat ik zeg van, ja, wat je ziet in Zeeland is, uhm, autobezit is hoog, maar auto’s die staan stil en de bussen, ja, die rijden leeg. Conclusie, de potentie aan mobiliteit, die is ruim aanwezig, alleen die wordt niet goed benut.  Vraag: Hoe kan je ervoor zorgen dat die potentie beter benut wordt?  Nou ja, kijk, als je het hebt over deelauto’s, ehm, je kunt, carpoolen hoort daar natuurlijk ook bij. Je kunt natuurlijk zeggen van, ja, waarom rijd jij alleen met die auto, neem iemand mee. Maar als jij al een tweede auto voor de deur hebt staan, uh, ik bedoel, zou iemand anders, als jij hem niet nodig hebt, zou iemand anders dan die auto mogen gebruiken. Als je in dat soort concepten, dan heb je punt 1: per saldo minder auto’s nodig, maar je bereikt ook, dat die auto’s niet stilstaan langs de weg, maar dat die worden gebruikt. En als we dat gerealiseerd kunnen krijgen, dan ga je zien dat de samenleving wordt zelfvoorzienend en dan heb je dus ook minder bus nodig. | - Momenteel doen zich een aantal ontwikkelingen voor die voor meer financiële ruimte kunnen zorgen  - De provincie gaat zich in de toekomt meer bezig houden met deelauto-concepten  + Het landelijk toekomstbeeld ov 2040 zegt dat  openbaar vervoer, zoals we dat nu kennen, vooral de oplossing is voor stedelijk gebied, terwijl vraag-afhankelijke flexibele vervoer-concepten zoals deelauto-concepten vooral de oplossing zijn voor landelijk gebied, zoals Zeeland  + Deelauto-concepten leiden tot minder stilstaande auto’s langs de weg en minder behoefte aan busvervoer  - Het vermoeden is dat binnen Zeeland een verschuiving van vaste bus naar doelgroepen-vervoer en deelauto-concepten plaats zal vinden  - Het hoogwaardig openbaar vervoer (direct en snel) zal vooral in stedelijk gebied uitgebouwd worden |

## Beter toegankelijk openbaar vervoer

Hoe kijkt u aan tegen de landelijke ontwikkeling ‘beter toegankelijk openbaar vervoer’?

|  |  |
| --- | --- |
| Fragment | Open codering |
| Ja, dat is ook een heel boeiend vraagstuk. Uh, ik vind zelf dat je daarbij inderdaad ook onderscheid moet maken tussen landelijk en stedelijk gebied. […] weet je, wij hadden natuurlijk gewoon openbaar vervoer. En een halte was gewoon, ja, een paar stoeptegels en een haltepaal, dat was een halte. En vervolgens is er een, een ontwikkeling geweest dat openbaar vervoer moest toegankelijk worden. Uh, dat betekent dat die bus, die moet toegankelijk worden, maar dat betekent ook dat de haltes toegankelijk moeten worden. En wat is toegankelijk, ik meen dat toegankelijk is dat het verschil tussen de halte en de bus mag, geloof ik, maximaal 5 centimeter zijn. Ik doe het even uit mijn hoofd. Uhm, dus ja, dan moet je je haltes, moet je gaan ophogen. Maar een opgehoogde halte is nog niet alles, want een rolstoel, die moet natuurlijk op de halte komen, maar die moet ook zich op die halte kunnen verplaatsen. Dus dat betekent dat die halte moet niet alleen hoog, maar die moet ook breed zijn, betekent ook dat je elkaar moet kunnen passeren. […] kijk een bus toegankelijk maken, met een nieuwe aanbesteding kun je gewoon zeggen van, joh, jouw bussen moeten toegankelijk zijn, ehm, dat is nog relatief makkelijk. Ehm, maar voordat je alle haltes toegankelijk hebt, dan moet je dus ook in het buitengebied, waar misschien maar 1 of 2 mensen per dag in of uitstappen, moet je zo een halte. Weet je, uhm, ja, mijn persoonlijke mening is dat dat in Zeeland, landelijk gebied in buitengebied, dat dat eigenlijk niet reëel is. Kijk, het kan natuurlijk wel, alleen het kost klauwen met geld. En, uhm, ja, dat heeft niet het rendement wat het moet hebben. En, uhm, wat je vervolgens wel ziet is dat, uhm, er is jaren terug in Zeeuws-Vlaanderen, hebben ze, 65-plussers hebben ze gratis rijden aangeboden met de bus in de daluren en in het weekend. De achterliggende gedachte daarbij was van, nou, als we nou die Wmo-ers op die manier kunnen stimuleren om met het openbaar vervoer te gaan, dan bespaart dat ons op het Wmo-budget. […] Per saldo was dat voor gemeenten interessant, want wat zagen ze, er zijn inderdaad Wmo-ers die denken van, hey, ik kan gratis met die bus, en die dan dus ineens wel de afstand van de deur naar de halte kunnen overbruggen. Want ons Zeeuwen bin zuunig. Dus, ehm, waar ze op het ene moment tegen de meneer of mevrouw van de gemeenten van, ja, ik moet een Wmo-indicatie hebben, want ik kan niet met het openbaar vervoer, op het moment dat de gemeente zegt van, je mag in de daluren mag je vrij reizen, dan weten ze ineens wel bij de halte aan te komen. | - Er moet een onderscheid gemaakt worden naar landelijk en stedelijk gebied  - Beter toegankelijk openbaar vervoer heeft betrekking op de bus en de haltes (hoogte en breedte)  - Een bus toegankelijk maken is relatief makkelijk  - Haltes toegankelijk maken is voor een landelijk gebied niet reëel  + Kost erg veel geld  + Heeft niet het gewenste rendement  - In Zeeuws-Vlaanderen is een tijd gratis ov aan 65-plussers aangeboden met als doel om op het Wmo-budget te besparen, waaruit te zien was dat 65-plussers ineens wel de afstand naar de halte konden overbruggen |

## Serivcebus

Hoe zou u het vervoersconcept servicebus omschrijven?

Wat zijn de ervaringen met betrekking tot het servicebusproject in Middelburg?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Vraagnr. | Fragment | Open codering |
| 1 | Servicebus is in de tijd, dat is nog voor mijn tijd geweest, maar dat is een proef geweest om inderdaad ook te kijken van, kun je nou, ehm, door die bus wat dichter en wat meer langs verzorgingshuizen en zo te laten rijden, uhm, kun je dan mensen uit het Wmo krijgen en in de bus. […] wij hebben met de nieuwe aanbesteding, hebben wij gezegd, openbaar vervoer is eigenlijk vooral vervoer tussen kernen, openbaar vervoer is dus eigenlijk niet bedoeld voor binnen de kern […] je hebt in Middelburg en in Goes en in Terneuzen heb je eigenlijk geen, geen buslijn die, uh, gewoon een rondje door de kern rijdt. Nu hebben we gezegd, wil je dat soort dingen doen, dan moet je eigenlijk denken aan servicebus-achtige concepten, die hebben we ook in de concessie meegenomen als optie. En als een gemeente daar gebruik van wil maken, dan is het eigenlijk aan de gemeente om die te financieren. En dan kunnen ze bij Connexxion, kunnen ze aankloppen van, hey, in jouw concessie zit een optie, wij willen daar graag gebruik van maken, dus lever maar een servicebus. | - De servicebus is een proef om het Wmo-vervoer te laten afnemen door meer langs verzorgings-huizen te rijden  - Openbaar vervoer is bedoeld voor tussen kernen, wil je openbaar vervoer binnen een kern, dan moet je denken aan servicebus-achtige concepten  - De gemeente moet de servicebus financieren  - Connexxion levert de servicebus |
| 2 | En die pilot in Middelburg, ik meen te weten dat die voor de gemeente, ehm, financieel niet helemaal het gewenste rendement heeft opgeleverd. […] de grote vraag is en blijft voor een gemeente, of, kijk, als het Wmo-vervoer daalt, dan kun je uitrekenen hoe groot jouw besparing is, en de vraag is of die besparing zo groot is dat je daarmee die servicebus kunt bekostigen. En als dat niet is, weet je, dan moet toch weer geld bij.  Vraag: Zijn er geen andere gemeenten die het voorbeeld van Middelburg gevolgd hebben?  Nou, ik denk in die zin dat, dat het ook een beetje afhankelijk is van hoe de situatie is per gemeente. Uh, wat ik je net zei, ik denk dat Terneuzen relatief veel doorgaande bussen heeft. En dat dus die bus al heel veel van die vraag afhangt, in Middelburg is dat denk ik minder. Uhm, dat zal ook te maken hebben met, dat kan ook te maken hebben met de geografie, het kanaal en de doorgaande wegen. Ehm, dat kan dus ook betekenen dat er in Middelburg misschien, ook vanuit die pilot, ehm, ik bedoel, mensen raken heel snel gewend aan iets, en om hem dan weer weg te halen, dan komt het volk ook weer in opstand. Dus, ehm, ja, Middelburg is in ieder geval vanuit die pilot, is die servicebus blijven bestaan. Maar in de andere gemeenten is dat voorbeeld niet, uh, gevolgd. | - Het servicebus-project in Middelburg heeft niet tot het gewenste financiële rendement geleid  + De bespaarde kosten op Wmo-vervoer dekken de kosten van de servicebus niet  - De behoefte aan een servicebus hangt af van de situatie van de gemeente, o.a. het aantal doorgaande bussen en de geografie, het kanaal en de doorgaande wegen  - De servicebus in Middelburg is blijven bestaan  + Gewenning vindt snel plaats  - Andere gemeenten hebben het voorbeeld van Middelburg niet gevolgd |

## Buurtbus

Hoe zou u het vervoersconcept buurtbus omschrijven?

Wat zijn de ervaringen met betrekking tot de buurtbusprojecten in Zeeland?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Vraagnr. | Fragment | Open codering |
| 1 | Buurtbus rijdt ook tussen kernen. […] Kijk, buurtbus, dat valt onder de busconcessie. […] Connexxion, die levert de voertuigen, ehm, regelt ook de dienstregeling […] Buurtbus wordt gereden met vrijwilligers. […] En als er geen vrijwilliger is, rijdt er dus ook geen buurtbus. […] Nou, we hebben eigenlijk als stijlregel dat je per buurtbus eigenlijk 20 vrijwilligers nodig hebt. […] Buurtbus die rijdt doorgaans gewoon 5 dagen per week, overdag. […] Dus wil het hanteerbaar blijven zeggen we van nou, eens in de 2 weken een halve dag […] vandaar dat we zeggen, eigenlijk moet je 20 vrijwilligers per lijn. Maar, uh, je hebt verenigingen die meerdere lijnen rijden. Buurtbusvereniging Zuid-Beveland is zo eentje. Ik meen dat die, even uit mijn hoofd, uh, 7 buurtbuslijnen rijdt. En uhm, weet je, dan geldt niet dat je, dat je er 7 keer 20 is 140 vrijwilligers nodig hebt. Uh, want, weet je, tussen die vrijwilligers zijn er best die wat vaker willen rijden, en zeker als het verschillende routes zijn.  Vraag: Met het zicht op de continuïteit van het werken met vrijwilligers, is er een contract voor de vrijwilligers opgesteld of is het wel echt op vrijwillige basis?  Uhm, nou ja, weet je, volgens mij is dat op vrijwillige basis. Uhm, mijn beeld is dat die vrijwilligers, die zijn heel betrokken. Dus ze hebben wel hart voor de zaak. En, uhm, wij merken ook wel eens dat als wij of als Connexxion suggesties doet van zus of zo, weet je, dan zijn die vrijwilligers niet altijd bereid om daarin mee te gaan. Uh, in die zin hebben ze ook wel een bepaalde macht, want, weet je, hun macht is natuurlijk van, hoor eens, ik heb er geen zin meer in, ik stop ermee. En ik bedoel, dan heb jij geen buurtbus meer. En, uhm, dat spel wordt ook wel gespeeld. En, uhm, tot nu toe lukt het altijd wel om, ja, elkaar daarin te vinden. | - De buurtbus rijdt tussen kernen  - Connexxion levert de buurtbus en regelt de dienstregeling  - De buurtbus wordt gereden door vrijwilligers, die verenigd zijn in een vereniging  - De stijlregel is je voor een buurtbus 20 vrijwilligers nodig hebt, waarvan iedereen gemiddeld een halve dag per 2 weken rijdt  + Het moet leuk blijven  - Vrijwilligers zijn heel betrokken, hebben hart voor de zaak  - Vrijwilligers hebben een zekere macht en gaan niet altijd mee in de suggesties die gedaan worden |
| 2 | Ja, kijk wij, uhm, wij hebben van oudsher, hadden wij in Zeeland 3 buurtbuslijnen. […] Uh, er zijn 2 dingen die ik daarover kan melden. Bij de verlenging van de vorige concessie […] is afgesproken dat er op bepaalde lijnen, wat minder rendabele lijnen, uh, ruimte werd geboden voor buurtbusconcepten. Dat betekent dat de vervoerders toen, die zijn vrijwilligers gaan werven en, eh, er zijn buurtbusverenigingen opgericht. De vervoerder heeft vervolgens een relatief goedkoop buurtbus beschikbaar gesteld. Weet je, voor die vervoerder was het natuurlijk gewoon een stuk goedkoper dan met die grote bus, uh, en de vast betaalde chauffeur te rijden. Dat is de eerste ontwikkeling geweest, eh, waardoor het aantal buurtbussen is uitgebreid. Uh, de tweede ontwikkeling, en die twee die sluiten denk ik wel een beetje bij elkaar aan, is ook dat in de aanloop naar de nieuwe busconcessie wel is voorzien van, hey, er komt minder bus terug. Dus daar waar te voorzien is dat die vaste bus vervalt, uh, gaan wij inzetten op, ja, het van de grond krijgen van buurtbusprojecten. En wij hebben nu uit mijn hoofd, ik meen 16 of 18 buurtbussen rijden. | - Van oudsher zijn er 3 buurtbuslijnen in Zeeland  - Bij de verlenging van de vorige concessie is afgesproken dat er op minder rendabele lijnen meer ruimte werd geboden voor buurtbus-projecten  - Bij de nieuwe concessie is ook ingezet op buurtbus-projecten, als goedkoper alternatief voor het wegvallen van buslijnen  - Momenteel rijden er zo een 16 of 18 buurt-bussen in Zeeland |

## Gezamenlijke vervoervoorzieningen door organisaties

In hoeverre heeft u ervaringen met organisaties die gezamenlijk een vervoervoorziening hebben opgezet?

Wat zijn volgens u de belangrijkste succesfactoren bij het opzetten van een vervoervoorziening door organisaties?

Wat zijn volgens u valkuilen bij het opzetten van een vervoervoorziening door organisaties?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Vraagnr. | Fragment | Open codering |
| 1 | Nou, niet of nauwelijks. | - Niet of nauwelijks |
| 2 | Nou ja, kijk, ja, de belangrijkste, weet je, ik zeg altijd als je er een besloten voorziening van maakt […] daar mag je alleen gebruik van maken als je lid bent […] dan kun je veel, want dan kan Connexxion zeggen van hey, jij rijdt, maar als het maar bepaalde mensen zijn, als het een besloten vorm van vervoer is, kan Connexxion je niks maken. He, dus, ja, je kunt ook zeggen, wat is nou de succesfactor, eh, maak er een besloten vorm van vervoer van, dan kunnen ze je niks maken. | - Maak er een besloten vorm van vervoer van |
| 3 | Op het moment dat, ja, het openbaar gaat worden […] iedereen mag er gebruik van maken, uh, toegankelijk, en volgens dienstregeling. […] ja, dan trap je in een valkuil, want dan kan Connexxion dus zeggen van hey, het is openbaar en ik heb daar het eerste recht en jij mag dat niet doen. […] Connexxion mag dat weigeren als dat concurrerend is ten opzichte van busvervoer wat Connexxion aanbiedt. Uh, ik kan het ook anders zeggen, Connexxion moet meewerken als het niet-concurrerend is. […] En, ja, dat vind ik, zo is het geregeld, je kunt er van alles van vinden, ehm, ja, alleen zo is even de wet- en regelgeving.  Vraag: En als de vervoervoorziening zich richt op een primaire doelgroep, maar anderen niet wil weren, verandert dat de zaak?  Ja, ja, weet je als, als het gaat in de richting van, ja, iedereen mag instappen, uh, dan gaat het inderdaad in de richting van openbaar vervoer. Dat eerste, als je zegt van, even kijken hoor, intra naar extramuraal he, zo lang het mensen in de wijk zijn, kun je nog zeggen dat, die behoort nog steeds tot jouw doelgroep, die zijn nog steeds lid van, dus, dan blijft het nog steeds besloten. Maar is het nou de buurman van die meneer of mevrouw die, eh, bij een extramurale woonzorgvoorziening, ja, of hoe moet ik het zeggen, eh woont, wil die ook mee, ja, dan wordt het openbaar. Uh, dan is natuurlijk nog steeds de vraag van, is het volgens dienstregeling. […] Weet je, als het dienstregelinggebonden is, dan ga je tegen problemen aanlopen, omdat je dan dus met de concessiehouder te maken krijgt, die kan zeggen van, hey, ik heb het eerste recht. | - Een openbare vorm van vervoer dat concurrerend is met het openbaar vervoer van Connexxion  + Connexxion heeft het eerste recht  - Men kan van openbaar vervoer spreken als iedereen in mag stappen en als er volgens een dienstregeling gereden wordt |

## Interview gemeente Goes

## Rol gemeente Goes

Voor welk deel van het vervoer in Goes is de gemeente Goes verantwoordelijk?

Hoe heeft de gemeente Goes dat deel van het vervoer geregeld?

|  |  |
| --- | --- |
| Fragment | Open codering |
| Nou, als het echt gaat om de verantwoordelijkheid hebben we eigenlijk alleen maar de bushaltes als verantwoordelijkheid. En, die verantwoordelijkheid, ja, die neemt wel wat toe, is ook toegenomen de afgelopen 15 jaar. Het was eerst van, nou, we moeten even een haltepaal zetten, nou ja, dat werd dan ook nog eens een keer door Connexxion gedaan. En in de praktijk moeten we nu ook de bushaltes toegankelijk maken. Dus dat wil zeggen dat, ja, bushaltes worden opgehoogd en dat er ook meer ruimte is voor minder validen.  Vraag: Welke rol kent de gemeente Goes met betrekking tot het Wmo-vervoer?  Ja, wij hebben dat, dat ligt bij de afdeling Samenleving, uh, waarbij, uh, er gewoon gezamenlijk dat vervoer wordt ingekocht. […] Oosterschelderegio is het […] En vanuit de provincie wordt dat, ja, er is weer een regionale afstemming daarover. Ja, hoe dat precies zit. | - De gemeente Goes is verantwoorde-lijk voor de bushaltes, nu ook voor het toegankelijk maken van deze bushaltes (ophogen en verbreden)  - Wmo-vervoer wordt vanuit de Oosterschelde-regio  gezamenlijk ingekocht en vanuit de provincie regionaal afgestemd |

## Mobiliteit in Goes

Wat is uw beeld bij de huidige mobiliteit in Goes?

Als we 5 jaar verder de toekomst in gaan, hoe ziet u de mobiliteit in Goes voor zich?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Vraagnr. | Fragment | Open codering |
| 1 | […] de discussie ging destijds over de mate van dekking. Kijk, de ligging van Goes is zodanig dat, vergeleken met bijvoorbeeld Middelburg die vanuit allerlei kernen nog wel redelijk wat buslijnen de stad in had, een soort van inprikkers, en daardoor is eigenlijk de hele stad Middelburg nog wel redelijk gedekt. Ze hebben ook nog een buslijn. […] gewoon de reguliere buslijnen, doen een redelijke dekking. En dat geldt ook voor Vlissingen, want er rijdt tussen Vlissingen en Middelburg ook nog een bus. Eh, maar als nou kijkt naar Goes, dan valt dat heel erg tegen, gezien de ligging. En, ja, die kleine dorpen, die hebben allemaal geen zware buslijn. Dus in dat opzicht vonden wij dat we wel bovengemiddeld geraakt waren […] Ja, met die buurtbus is er wel weer een redelijke invulling aan gegeven, Kattendijke heeft weer een buslijn. Dan gaan we ook nog, binnenkort, campagne voeren om nog wat meer mensen de bus in te krijgen. Eh, richting het ziekenhuis rijdt nu weer een buurtbus, ook langs de Schakel, bij de Beukenstraat daar, dus dat is op zich ook wel redelijk gedekt. Nou, Wilhelminadorp is goed gedekt. Eh, maar goed, allemaal niet op zaterdag, want ja, op zaterdag, ja, die vrijwilliger, die wil ook wel eens een keer wat leuks doen.  Nou kijk, goed, voor de auto, kun je overal wel komen. Het gebeurt nog wel eens een keer dat wat vaststaat, maar, eh, maar ja, je kan er gewoon komen, dat is op zich geen beperking. Nou ja, voor de fiets, doen we het bovengemiddeld goed. […] Uh, ja, voor wat betreft openbaar vervoer, zit je, nou ja, zou het op sommige plaatsen echt wel beter kunnen. Maar ja, het openbaar vervoer is vaak ook een soort latente behoefte he van mensen, ja, je wil graag een bus hebben voor die 2 keer per jaar dat je de auto naar de garage moet brengen. En de rest van het jaar wordt het niet gebruikt. En op het moment dat je nou een stad hebt van 300000 inwoners, dan heb je nog altijd nog wel 20 man die hun auto naar de garage moeten brengen, uh, heb je dat even niet, ja, dan rijdt die bus de meeste tijd leeg. Dus dat maakt het, maakt het net even lastiger. […] Goes-Zuid, ja, is waarschijnlijk de best ontsloten wijk die we hebben | - Gezien de ligging van Goes-Zuid valt de dekking qua reguliere buslijnen tegen in Goes-Zuid  - De gemeente Goes is van mening dat ze bovengemiddeld geraakt waren  - Mede door de buurtbus is Goes weer beter gedekt, maar deze rijdt op zaterdag niet, waardoor op die dag vervoer ontbreekt  - Met de auto kun je overal wel komen  - Met de fiets doet Goes het bovengemiddeld goed  - Het openbaar vervoer zou op sommige plaatsen beter kunnen  - Het openbaar vervoer is een latente behoefte: mensen willen incidenteel gebruik kunnen maken  - Goes heeft relatief weinig inwoners, waardoor een bus al gauw leeg rijdt  - Goes-Zuid is waarschijnlijk de best ontsloten wijk |
| 2 | Waar we wel in willen investeren, en dat, goed, dat moet eigenlijk dit jaar ergens, om te kijken naar voetgangerstoegankelijkheid. Want zeker ook voor die doelgroep, die oudere mensen, ja, die kunnen wel gewoon lopen met de rollator, maar goed, zijn overal onze trottoirs breed genoeg en met name naar kernbestemmingen, he, De Schakel en je kunt naar de bus toe, ook in de Beukenstraat, maar goed, ja, ik wil die route eens een keer, want dat is misschien 800 meter of zo, ja, wil ik eens een keer van kop tot staart door te lichten van, is dat nou wel toegankelijk, om te voorkomen dat je met de bus moet, die niet rijdt op zaterdag.  En als het gaat om openbaar vervoer, ja, misschien dat dit onderzoek van je nog eens een keer wat vernieuwing brengt, uh, maar ik heb het gevoel dat we, ja, met het openbaar vervoer, niet heel veel slagen meer gaan maken. Ik bedoel, wij moeten, grote bushalte moeten we nog toegankelijk maken, dus dat gaat gebeuren. Alle belangrijke haltes met relatief veel in- en uitstappers, die hebben we inmiddels toegankelijk gemaakt, dus daar zijn we klaar mee. Ja, dan blijft nu nog een beetje wat restwerk over. Misschien nog eens een keer een buurtbushalte ietsje verbeteren, maar dan houdt het wel op eigenlijk.  Vraag: Hoe kijkt u aan tegen het regiotaxi-concept, vervoer op afroep, dat we meer die kant op gaan?  Ja, dat zou wel positief zijn, uh, wat ons advies destijds was en dat hebben wij nog steeds, dat je gewoon het aantal haltes van die regiotaxi misschien wat moet uitbreiden. En dat geldt bijvoorbeeld ook voor de dekking van Goes-Oost, daar rijdt al die buurtbus, maar dat je op zaterdag misschien die haltes ook kan gebruiken voor die haltetaxi. En misschien nog niet eens allemaal, maar misschien binnen een straal van, laten we zeggen, 500 meter of misschien een kilometer, dat je wel een haltetaxi hebt. Uh, want anders is het meer een soort van toeval, woon je toevallig aan een hoofdlijn in Goes, nou, dan is het wel redelijk geregeld, ja, woon je er niet, dan is er gewoon helemaal niks. | - De gemeente Goes wil investeren in voetgangers-toegankelijkheid  (breedte trottoirs), zodat de bus niet altijd meer nodig is  - Met openbaar vervoer worden naar verwachting niet heel veel slagen meer gemaakt  - Het toegankelijk maken van de haltes is vergevorderd en wordt afgerond  - De gemeente Goes is positief over het uitbreiden van het aantal haltes van de haltetaxi, o.a. om het ontbrekend vervoer op zaterdag op te vullen |

## Beter toegankelijk openbaar vervoer

Hoe kijkt u aan tegen de landelijke ontwikkeling ‘beter toegankelijk openbaar vervoer’?

|  |  |
| --- | --- |
| Fragment | Open codering |
| Nou, in de basis positief. Het is alleen de vraag, eh, ja, de eigenlijke doelstelling, he, was van, nou ja, mensen met een functiebeperking kunnen heel makkelijk dan ook vrij met de bus reizen, ja, maar die stap, die zie je dus eigenlijk niet terug. En ook de kostenbesparing in bijvoorbeeld Wmo-vervoer, ja, dat, dat zal er misschien ook wel zijn, maar niet echt dat je daar een harde vinger achter kan krijgen, dat je daar echt substantiële besparingen in krijgt. Dus als het daar om gaat, nou ja, is het misschien een mislukt project. Maar als je kijkt naar van, ja, wat is gewoon het algemeen maatschappelijke nut, nou ja, dan is het best positief natuurlijk. […] want als het goed toegankelijk is, dan hebben mensen met een kinderwagen of, ja, iemand die wat slechter te been is daar voordeel van. Ja, en daar zit ook met name de winst en niet zozeer op, ja, de mensen die zwaar-gehandicapt zijn […] Het is overigens ook niet heel vrijblijvend, he, het is gewoon een verplichting om het toegankelijk te maken, we hebben alleen de tijd gekregen om dat te doen. En ehm, maar goed, omdat er heel veel geld mee gemoeid is, ja, wordt dat dan gefaseerd gedaan | - Het heeft een algemeen maatschappelijk nut: iemand die wat slechter te been is of de moeder met de kinderwagen kan makkelijker met de bus  - Het eigenlijke doel, mensen met een functiebeperking kunnen makkelijk gebruik maken van de bus en kostenbesparing op Wmo-vervoer, zie je momenteel echter niet terug  - Het toegankelijk maken van de haltes is niet vrijblijvend en is veel geld mee gemoeid |

## Buurtbus

|  |  |
| --- | --- |
| Fragment | Open codering |
| […] we hebben meerdere buurtbussen in Goes. Sterker nog, de buurtbusvereniging, eh, De Bevelanden, dat is gewoon de grootste buurtbusvereniging van Nederland ondertussen, dus dat is ook een vrij professionele organisatie, uh, met iets van 100 vrijwilligers of zo, dus dat is echt substantieel. En, goed, daar hebben wijzelf ons ook wel hard voor gemaakt om dat, ja, als alternatief te hebben voor de zogenaamde haltetaxi. Eh, want, ja, in die bezuinigingen en dat nieuwe beleid van 3, 4 jaar geleden, toen is er gekeken van, ja, laten we alle niet-rendabele lijnen maar gewoon schappen, en, eh, op zich ook terecht, want op een gegeven moment heb je een buslijn heen en weer rijden, als je kijkt wat erin zit, dan kun je dus beter een taxi bellen. Nou, vervolgens was de provincie aan de ene kant ook wel een beetje bang van, nou ja, dat het niet een heel groot succes was als wij allemaal haltetaxi’s laten rijden. Dus hebben we dat hele haltetaxiprincipe een beetje uitgekleed, totdat je uiteindelijk iets hebt waarvan je denkt, ja, nu kleed je het zo uit dat het ook niet meer gebruikt gaat worden. Maar goed, daardoor was er aan de andere kant wel de ruimte om buurtbuslijnen te ontwikkelen.  Vraag: Hoe zijn de ervaringen met de buurtbusprojecten?  Nou, die zijn, op zich, zeer positief. We hebben richting Wilhelminadorp, nou, die lijn wordt gewoon druk gebruikt. En we hebben ook toestemming gekregen om richting Kattendijke een buurtbus te maken en die met name door Goes-Oost en Kloetinge nog rijdt. | - Er zijn meerdere buurtbussen in Goes, waaronder De Bevelanden als grootste buurtbusvereni-ging van Nederland (100 vrijwilligers)  - De buurtbussen functioneren als alternatief voor de afgestoten niet-rendabele lijnbussen, zodat het gebruik van de haltetaxi beperkt blijft  - De ervaringen met de buurtbussen zijn positief  + druk bezet |

## Servicebus

|  |  |
| --- | --- |
| Fragment | Open codering |
| En we hebben ook toestemming gekregen om richting Kattendijke een buurtbus te maken en die met name door Goes-Oost en Kloetinge nog rijdt. Ja, dat is wel een hele discussie geweest, eh, waarbij de provincie vond van, ja, maar eigenlijk moet je gewoon als gemeente een servicebus inkopen. Ja, goed en daar verschillen wij wel van mening met de provincie, want wij zeggen van, ja, leuk een aardig, maar goed, wij hebben als gemeente helemaal geen rol om openbaar vervoer te organiseren […] En zeker omdat de provincie eigenlijk als taak heeft om dat te doen, ja, ik snap ook wel dat zij keuzes moeten maken. Het is ook helder dat je geen ruimte hebt om allerlei buslijnen te maken, want tuurlijk, daarvoor is de dekking te dun, maar als een soort minimum-dekking […] en, kijk, nu ondersteunen wij die buurtbus met kleine dingetjes, eh, we geven ook een kleine bijdrage, dat soort dingen, eh, maar dat is niet in de orde van de 2 ton die we per jaar moeten aftikken om zo een buslijn te laten rijden. En, ja, waar we ook geen geld krijgen om dat te doen. […] En ja, we kunnen nog eens een keer onderhandelen met Connexxion, maar goed, alles boven de 50000 euro, dat is eigenlijk al onmogelijk en daar zit je echt wel ruim boven. […] 50000 euro is ongeveer het budget wat we jaarlijks hebben voor allerlei kleine maatregelen. Ja, dat is gewoon niet zo realistisch. | - De provincie was van mening dat de gemeente Goes een servicebus aan moet schaffen  - De gemeente Goes was van mening dat zij geen rol heeft om openbaar vervoer te organiseren  - De servicebus zou de gemeente Goes zo een twee ton per jaar kosten, terwijl er jaarlijks ongeveer maar 50000 budget voor kleine maatregelen beschikbaar is |

## Gezamenlijke vervoervoorzieningen door organisaties

In hoeverre heeft u ervaringen met vervoervoorzieningen die door organisaties gezamenlijk opgezet zijn?

Wat zijn volgens u de belangrijkste succesfactoren bij het opzetten van een vervoervoorziening door organisaties?

Wat zijn volgens u valkuilen bij het opzetten van een vervoervoorziening door organisaties?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Vraagnr. | Fragment | Open codering |
| 1 | Nou, eigenlijk 0. Nee, ik weet wel dat in Borsele hebben ze zoiets. Want daar hebben ze ook een soort busje wat voor recreatieve doeleinden gebruikt wordt.  Vraag: Maar binnen Goes dus niet?  Nee, niet dat ik weet dat we daar. | - Geen  - In Borsele hebben ze een busje voor recreatieve doeleinden |
| 2 | Nee, ik weet wel dat in Borsele hebben ze zoiets. […] kijk, als je toch iets wil en zij hebben daar al zoiets, ja, volgens mij zit de kracht dan echt in daarbij aansluiten en desnoods een vrijwilligerspool daaromheen maken die wat groter is en zorgen dat als je bijvoorbeeld, als die zorginstellingen een busje willen, eh, dat je dan, dat je dan met die vraag weer eens een keer terugkomen bij de gemeente […] En dan zie ik ook nog wel kans met samenwerking met die buurtbusvereniging, want er zijn ook best wel mensen in die buurtbusvereniging die zeggen, ik wil ook wel zaterdag rijden. En als dan op zaterdag een ander busje rijdt, maar dan van de gezamenlijke organisatie, dan is daar ook nog wel wat in te doen. […] dan krijg je inderdaad wat meer body he. Want als je nu begint met van, nou ja, ik koop een busje en wie wil erin rijden, ja, dan heb je 5 man geregeld na 3 maanden, maar goed, wie gaat ze dan aansturen en. […] dan moet je dus vooral niet gaan concurreren met wat er is, maar de gaten opvullen die er nog zijn. […] Eh, misschien specifiek voor de doelgroep, he, want het is al, het kan al geen openbaar vervoer zijn in die vorm. […] maar goed als je gewoon 1 keer per maand als uitje naar de markt gaat, is dat volgens mij wat anders dan structureel heen en weer rijden, ja, dan lijkt mij dat wel kansrijk. […] ik zou het echt richten op dat het eigenlijk een soort recreatieve club wordt waar je meer op incidentele basis gaat kijken van, nou, we gaan nu eens daar heen of daar heen. […] je zou eigenlijk voor jezelf wel in kaart moeten brengen van, wat is er nu eigenlijk al […] en echt kijken van, waar liggen nu de openbaar vervoerlijnen. | - Aansluiten op/ samenwerken met wat er al is aan vervoer  + Meer body  + Het vermijden van concurrentie  + Het opvullen van de gaten die er nog zijn  - Het vervoer moet zich specifiek richten op een doelgroep  + Het vermijden van concurrentie  - Het vervoer moet een incidenteel en recreatief karakter hebben  + Het vermijden van concurrentie  - Je moet in beeld brengen wat er aan openbare vervoerlijnen in Goes is |
| 3 | […] we hebben ook wel eens een keer onderzoek gedaan van, ja, kunnen wij dan niet iets zelf regelen, bijvoorbeeld op een dinsdag en een zaterdag wanneer er markt is, en op woensdag dan even niet, maar juist op de momenten dat er wat meer vraag is, maar ja, dan loop je tegen allerlei dingen aan, ten eerste zegt Connexxion van, ja, jullie mogen niet in onze concessiegebied zo maar iets doen. […] op concurrerende verbindingen […] Zij hebben gewoon een concessie voor het hele gebied, dus ja, niet dat. […] ik zou het echt richten op dat het eigenlijk een soort recreatieve club wordt waar je meer op incidentele basis gaat kijken van, nou, we gaan nu eens daar heen of daar heen. […] dan kun je ook nog wel eens een keer inderdaad, ja, misschien iets concurreren met de bus, maar ja, ik bedoel, als dat op structurele basis is, wordt dat alweer anders.  Vraag: Hoe kijkt u aan tegen een mobility park voor Goes-Zuid?  Ja, dat is leuk voor de grote stad, ik zie daar nog niet zo | - De gemeente Goes heeft zelf eens geprobeerd vervoer op te zetten, maar liep daarbij tegen de concessie van Connexxion aan  + In het concessiegebied van Connexxion mag geen openbaar vervoer opgezet worden op concurrerende verbindingen  - Geen structurele vorm van vervoer  - Goes-Zuid is te klein voor een mobilitypark |

# Transcripten individuele interviews potentiële partners GVGZ

## Transcript interview 1: Ter Weel

Transcript interview Ter Weel, op 03-04-2018 om 8:30.

Duur interview: 1:09:41

Aron Kruider: A

Respondent: S

Respondent: M

A: Hebben jullie voorafgaande aan het interview al vragen, of nog niet? Dan kunnen jullie die nog stellen.

M: Uhm, hoe veel mensen ga je interviewen en, uhm, in welke volgorde zitten wij?

A: Uhm, nou, inclusief jullie twee, dan worden dat, uhm, een mannetje of, ten minste dat worden twaalf mensen. Het zijn dan negen organisaties, waarvan Ter Weel, daar doe ik er dan twee van, van de andere organisaties telkens één. En één iemand van de provincie Zeeland en één iemand van de gemeente Goes. En jullie staan helemaal aan het begin eigenlijk.

M: Oke, duidelijk.

A: Ook omdat jullie initiatiefnemer zijn, dus eigenlijk wil ik eerst jullie beeld, uhm, zeg maar krijgen, voordat ik ook naar de andere organisaties ga.

M: Ja.

A: Dus dat, ehm, komt helemaal goed uit. Is verder alles duidelijk tot nu toe?

S: Wat mij betreft wel.

M: Ja.

A: Ja? Dan zou ik even kort iets toelichten. Nou, het onderwerp van het interview, nou, we doen, of ten minste, ik doe onderzoek naar een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid. Nou, dat weten jullie onderhand. Ehm, even ter toelichting, dat is dus een initiatief van Ter Weel om in samenwerking met regionale partners een vervoervoorziening voor Goes-Zuid op te zetten. Uhm, het centrale doel van het interview, die zal ik even toelichten, omdat we dan ook weten ook, he, in welke lijn we denken: in beeld brengen of de potentiële partners bereid zijn om deel te nemen aan de gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid. En in beeld brengen, uhm, hoe de gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid zowel praktisch als organisatorisch vormgegeven moet worden. Dat is even, dat is het achterliggende doel van het interview. Nou ja, ik zal een aantal vragen stellen en dan gedurende het interview zal wel duidelijk worden hoe ik daar, uhm, achter probeer te komen zeg maar. Nou, de opmerking heb ik al gegeven. Uhm, zouden jullie jezelf even kort willen voorstellen voor mijn.. transcript? Ik ken jullie onderhand al wel, maar.

S: Uhm, ik ben Suzanne Bassie en ik ben, uhm ja, ik omschrijf het als projectmedewerker bij Zorggroep Ter Weel. Uhm, voor Ter Weel Actief. En Ter Weel Actief is onze activiteitenbureau. Uhm, dus samen met Wendy, een collega, organiseren wij de activiteiten op al onze locaties. En daarnaast, ehm, hou ik mij bezig met het onderwerp waardigheid en trots. Dus dat de cliënt, ja, individueel welzijn op maat krijgt. En, ehm, ook kijk ik naar samenwerking met andere organisaties uit de omgeving.

A: Oke, duidelijk.

M: Mijn naam is Mourijn van ’t Hof, ik werk ook bij Zorggroep Ter Weel, als projectleider netwerk- en relatiebeheer. In opdracht van onze bestuurder: uhm, aangaan van nieuwe samenwerkingsverbanden en die verstevigen.

A: Uhum.

M: En allemaal met het doel om dat aan te laten sluiten bij onze strategische beleidsdoelstellingen.

A: Oke.

M: Voorbeeld, is bijvoorbeeld, is vitaliteit. Wat we nu bezig zijn, met de organisatie, zo groen mogelijk te maken richting onze cliënten.

A: Duidelijk, leuk. Uhm, nou, de vragen die zijn, uhm, k zeg telkens uw, ik weet niet, ja, misschien dat ik ook wel een keer jij zeg, omdat ik jullie goed ken natuurlijk.

S: Mag hoor.

A: En, het is telkens in enkelvoud, maar we zijn nu in meervoud, dus, bepalen jullie zelf gewoon wie er antwoord geeft, he, of moet ik telkens aan iemand vragen, wat is voor jullie het fijnst?

S: We kijken elkaar wel aan.

M: Nee, dat gaat wel goed, dat gaat wel goed.

A: Dus ik denk dat dat het fijnste is, he.

M: Ja.

A: Ja. Nou, ik heb het interview opgedeeld in topics. Uhm, het eerste topic, dat is de vervoervorm, zeg maar, dan gaan we eerst in op algemeen inleidende vragen. Dat is gewoon even om een algemeen beeld te schetsen, hoe jullie kijk is op mobiliteit. Uhm, daarna gaan we dieper in op vragen met betrekking tot het initiatief de gezamenlijke vervoervoorziening Goes-Zuid. Uhm, dan ook allereerst nog de vervoervorm, dus meer op het praktische deel gericht. Daarna het meer organisatorische deel en daarin komen wat begrippen naar voren die ik dus zal toelichten nog. Nou, de eerste vraag, die valt onder het onderdeel huidige situatie. Uhm, daarbij komt het begrip mobiliteit naar voren. En mobiliteit heb ik gedefinieerd als de mate waarin iemand in staat is om vervoer naar zijn of haar gewenste bestemming te regelen. Uhm, dan is de eerste vraag: **Wat is uw beeld bij de huidige mobiliteit in Goes-Zuid?**

M: Ja, Goes-Zuid is een wijk, uhm, uit de statistieken blijkt dat er, uhm, behoorlijk wat ouderen wonen. Ik weet dat uit een onderzoek van de gemeente, dat, uhm, inventariserend huisbezoek, dat ze het hadden over ruim 900 huishoudens. Dat is wel heel flink. En, de indruk die wij denk ik hebben vanuit Ter Weel, wat ook een zorg van andere organisaties, dat het voor ouderen niet altijd makkelijk is om op de plek te komen waar ze willen zijn, want hoe ver kan een oudere zich verplaatsen?

S: Ja, meestal is dat maar een hele beperkte cirkel rondom de locatie. En ik denk, dat is ook, Goes-Zuid is best wel een grote wijk, dus je hebt, uhm, toch wel wat afstand tussen verschillende locaties in de wijk. Wat voor ons dichtbij lijkt, net zoals de afstand tussen hier en Buurthuis de Pit, is voor een ouder iemand erg ver. En daar hebben meerdere locaties, hebben wij al gehoord, uh, ja, ook mee te maken, wat ze vaak horen. Net zoals de Pit heeft al aangegeven, weet je, wij zien dat ook, sommige mensen kunnen gewoon niet komen naar onze activiteit, omdat het gewoon te ver weg is.

A: Geldt dat met name voor mensen die thuiswonend zijn, of, ook mensen die bijvoorbeeld hier, uhm, woonachtig zijn?

M: Ja, daar is dat niet altijd meer aan de orde, om echt met een doel naar buiten te gaan. Ja, als het kan, wordt er nog een wandelingetje gemaakt of misschien een boodschap, maar dit geldt voornamelijk voor thuiswonend en om thuiswonend in stand te kunnen houden. En daar speelt natuurlijk niet alleen het aspect van is er vervoer, uhm, de vraag is ook van en wat voor vervoer is dat. Als je niet zo goed te been bent en er stopt een bus voor je, gewoon een buslijn, dan moet je verdraaide snel zijn om in te stappen en te gaan zitten, ook al heb je een aardige chauffeur. Dus dat kan ook weerhouden.

A: Er rijdt wel een buslijn door Goes-Zuid? En die stopt..

M: Ja, er rijdt wel een buslijn.

A: En ook langs Buurthuis de Pit?

M: Hij stopt bij De Schakel, en die rijdt door de, uhm, Beukerstraat, zo naar het station toe, volgens mij.

S: Ja, volgens mij ook.

A: Dus eigenlijk het antwoord, uhm, voor mensen die wat ouder zijn, is het soms moeilijk om vervoer te regelen naar bijvoorbeeld Buurthuis de Pit of andere voorzieningen waar zij graag naartoe zouden willen.

M: Ja, en om antwoord te kunnen geven, is dat in deze wijk anders dan elders, ja, nou ja, ik denk gezien de kwantiteit. He, er wonen gewoon relatief veel ouderen hier, dus daarom spreekt het, speelt het bij meerdere mensen een rol.

A: Ja, duidelijk. Dan de volgende vraag: **Welke activiteiten voert uw organisatie momenteel op het gebied van vervoer?** Dat is best wel algemeen, misschien een beetje een inventarisatie, of dat.

S: Uhm, ja, ik denk dat dat, als we het echt zo bekijken, vrij weinig is, voor de buurtbewoner niets. Uhm, ja, wij hebben natuurlijk zelf busjes. Er staan er hier twee, naast de Groe. Uhm, die zetten we heel veel in voor onze cliënten. En dat is dan met name om ze naar activiteiten te rijden of om uitjes te doen. Uhm, maar wij doen zelf, onze buurtbewoner, als het gaat om vervoer, nog niks.

A: Oke.

S: Nee.

A: Duidelijk. En **In welke mate werkt uw organisatie momenteel samen met andere organisaties op het gebied van vervoer?** Of is dat nog niet van toepassing, dat zou natuurlijk ook van toepassing kunnen zijn.

M: Nou, voor zover ik weet, werken we daar niet echt in samen. Daar zijn wel eens gesprekken toe geweest, hoor. Dan kwam wel eens langs, bijvoorbeeld bij Edudelta, de Groene School, waar grote veranderingen er trouwens aan zitten te komen, maar daar hebben ze busjes staan. Dat zijn busjes voor leerlingenvervoer, en ze hebben wel eens gezegd van, goh, die busjes staan lang stil, daar zouden we wel wat mee kunnen. Op dat niveau is het eigenlijk gebleven.

A: Dat heeft verder nergens toe geleid, eigenlijk?

M: Nee, dat heeft verder nog nergens toe geleid. En, dat ligt niet aan gebrek aan ideeën of initiatief aan hun kant of onze kant, dat ligt eraan dat, uhm, het al heel snel ingewikkeld blijkt qua regelgeving om dat, uhm, georganiseerd te krijgen.

A: Oke, dus regelgeving is dan wel echt een obstakel?

M: Ja, want je wil dat gewoon goed geregeld hebben.

A: Oke. Duidelijk.

S: Ja, en we hebben natuurlijk wel eerdere gesprekken met Ronnie van de Pit gehad.

M: Ja, dat is waar.

S: Mourijn heeft er wel eens mee, uh, overleg gehad over zijn ideeën die hij heeft over een vervoervoorziening en de stappen die hij al gemaakt heeft.

A: Oke.

S: Uh, ik weet niet in hoeverre zij daar nu al, ja, hoe ver hij daar nu al mee is.

M: Nee, hij zoekt dat richting samenwerking met een commerciële partij.

A: Oke.

M: Daar zag hij ook al de plus van in, van die partij, dat die zeg maar een hele hippe demoauto kan laten rijden met reclame erop.

A: Oke.

M: Dat idee.

A: Ja, leuk.

M: En dan laten besturen door een vrijwilliger. Nou, en dan die auto dan als het ware, dat je die in soort van bruikleen hebt zeg maar. Zoals je ook, dat viel mij de laatste tijd op, hierbij de fietsenhandel van Jeremiasse, staat altijd op de stoep, een hele aller nieuwste Toyota met reclame erop en een fietsenrekje. En dat is natuurlijk ook een samenwerkingsding.

A: Ja, leuk. Uhm, dan wou ik graag door naar het volgende onderdeel. We hebben nog heel wat vragen te gaan. Uhm, de toekomstige situatie en daar bedoel ik eigenlijk mee: 5 jaar later. Nou ja, plus 5, dat is dan dus 2023 eigenlijk. Uh, goed, **Als we 5 jaar verder de toekomst in gaan, hoe ziet u de mobiliteit in de regio Goes-Zuid voor zich?** Is misschien een lastige vraag, maar..

M: Ja, nou, ik denk in ieder geval voor, voor mijzelf is een ideaal is om een drie dubbele win-win-win-situatie te hebben. En ik denk dat er genoeg mensen hier in de wijk zijn, of in Goes, die nog een afstand hebben tot de arbeidsmarkt of die een vorm van activiteit zoeken, die het leuk zouden vinden, voor wie het een opstap zou kunnen zijn om een vervoermiddel te besturen. Ehm, ik denk dat er commerciële partijen zijn die, inderdaad, wel iets ter beschikking zouden willen stellen. En ik weet zeker dat ouderen het prettig vinden om, zo zie ik dat voor me, echt voor de deur opgehaald te worden en voor de deur afgezet te worden. Anders, als het weer een lijndienst is, ehm, al is het mogelijk waar je onderzoek naar doet, denk ik dat we ons doel voorbij schieten.

A: Oke.

M: En ik denk dat dat de toekomst is, dus individueel vervoer, wel dat je bij elkaar instapt, maar dat je echt van deur tot deur brengt.

A: Ja.

M: Dat is mijn droom, ideaal.

A: Daar gaan we zo meteen ook nog verder op in, he, hoe die gezamenlijke vervoervoorziening er dan precies concreet uit moet zien. Dat komt zo meteen. Jou, Suzanne, sluit je je daar volledig bij aan, of?

S: Ja, ik sluit me daar wel bij aan. Uhm, ongeacht dat ik, ja, dus inderdaad de praktische invulling van deur tot deur vervoer, dat is natuurlijk ietsje ingewikkelder dan een lijndienst. Maar dat, ja goed, dat komt later.

A: Ja.

S: Uhm, en ja, weet je, het zou gewoon fijn zijn als iedereen zich binnen de wijk en hopelijk binnen heel Goes, uh, zo kan verplaatsen, dat het gewoon makkelijk gaat.

A: Ja.

S: Want het is niet, en dan droom ik echt wel, maar we hebben het over dromen, uh, verder, want in Goes-Oost speelt dit probleem ook. En in eigenlijk alle wijken van Goes. Dus ja, hoe mooi zou het zijn als je gewoon binnen de stad, uh, echt een goed, een goeie vervoersdienst neer kan zetten.

A: Ja, zeker.

S: Dus, dat is wel mijn droom, ja.

A: Nou, we kunnen dromen toch, haha. Uhm, de volgende vraag die luidt dan: **Welke activiteiten zou uw organisatie tegen die tijd op het gebied van vervoer willen voeren?** Nou, jullie hebben het over een verhoging van die mobiliteit. Dus eigenlijk welke rol zou Ter Weel daarin willen spelen?

M: Ik denk dat onze locaties een hele goeie rol spelen als bestemming en als vertrekpunt. He, want, natuurlijk kunnen we dromen van de auto stopt voor de deur van mijn huis, maar het kan op best zijn dat er een verzamelpunt is met een straal van 100 meter erom heen en dat het hier een vertrekpunt is. En dat we daar ook, uhm, winst uithalen. En dat wij mogelijk meedenken over de dienstregeling, dat een bus rijdt hier naar een activiteit toe of iets dergelijks, of bepaalde tijdschema’s. We willen er een actieve partij in zijn denk ik.

S: Ja.

A: Daar komt we zo meteen nog verder op, gaan we nog verder op in hoor, maar bijvoorbeeld het organisatorische deel, he, als je het gaat coördineren van zo vervoermiddel. Zou Ter Weel daar ook een rol in willen spelen, of?

M: Als je daar geen enkele rol in speelt, denk ik dat je geen partij bent. Uhm, een andere uiterste is, wil je daarin de regie hebben? Dat is naar mijn idee de moeilijkste vraag ook van altijd bij samenwerkingsprojecten. En tot nu toe hebben we de neiging om degene die het initieert, die is dan verantwoordelijk, die zet het op en die voert het uit. En ik denk dat we nu, eh, een beetje naar een variant moeten kijken, he.

A: Dus meer eerst inventariseren waar de kwaliteiten misschien liggen en dan kijken welke partner het beste regie in handen kan nemen, of iets dergelijks, bedoel je dat, of?

S: Ja, ook misschien de kans in dat wat Mourijn net zei, mensen die met een afstand tot de arbeidsmarkt, uh, misschien zijn er wel mensen die hier wonen of die dat heel leuk vinden en een goede uitdaging vinden om zeg maar die coördinatie meer op zich te nemen. Ik denk, het opzetten echt, dat moet je gewoon gezamenlijk doen. Dus je moet echt wel gezamenlijk overeenkomen, met een plan, zo gaan we het doen, zo gaan we het uitpakken, zo zien we het voor ons. De daadwerkelijke uitvoering, en dan bedoel ik echt iemand die in de gaten houdt dat de bus op tijd vertrekt, dat mensen tevreden zijn, dat alles gaat zoals het gaat, dat de busjes onderhouden worden, noem maar op, uh, ik denk niet dat dat zo zeer bij ons moet liggen.

M: Dat denk ik ook niet.

S: Maar daar zie ik meer mogelijkheden in, ja, die doelgroep.

A: Oke, nou duidelijk. Uhm, dan de volgende vraag: **In welke mate zou uw organisatie tegen die tijd samen willen werken met andere organisaties op het gebied van vervoer?** Dus, 5 jaar later dan.

M: Ja, ik denk dat we dat met de vorige vraag al grotendeels beantwoord hebben.

A: Klopt. Ja, dus aan de ene kant samenwerking met die organisaties, he, bij het opzetten daarvan. Aan de andere kant, de daadwerkelijke uitvoering, misschien oprichting van een soort vereniging dan met daarin die mensen die, ik zit even te denken hoor. Want, dat is eigenlijk wat jullie zeggen, toch? Mensen die daarin verenigd zijn en op die manier, zeg maar, die vervoervoorziening uitoefenen echt.

M: Ja, dat je dat in gezamenlijkheid uitvoert met één persoon of één orgaan dat de dagelijkse coördinatie op zich neemt.

A: Oke.

S: En juist wel, echt heel erg stimuleren dat elke partij in de wijk er gebruik van kan maken op zijn of haar manier, wat gewenst is.

M: Dat zal nog een uitdaging zijn, he, want een behoefte aan vervoer uitspreken is iets heel anders dan het vervoer gaan gebruiken.

A: Klopt, ja. Ja, dat zie je toch vaak he, met nieuwe vervoervoorzieningen dat.

M: En vooral natuurlijk omdat we onze focus toch leggen op, uh, de wat oudere wijkbewoner. Ja, tjonge, oude mensen en hele andere dingen gaan doen, dat is nog wel een grote. Dus dat is iets wat heel veel aandacht vraagt, ik denk in dat opzicht, dat dat de meerwaarde is van Ter Weel om die kennis in te brengen. Hoe krijgen we mensen..?

A: Ook een stukje communicatie misschien dan, en, eh?

M: Uh, ja, en hoe gaan we van kennis, houding, gedrag. Hoe informeren we mensen ervoren? Hoe beïnvloeden we hun attitude? En hoe kunnen we daarna nog hun meenemen om hun gedrag te veranderen dat ze er gebruik van gaan maken. Dat is een uitdaging. Die kennis hebben we denk ik wel in huis.

A: Oke, duidelijk. Nou, dan wou ik nu toch overschakelen naar de vragen met betrekking tot het initiatief GVGZ. Kunnen we het wat hebben, we maken het al best wel concreet. We hebben het al een aantal vragen deels beantwoord. Toch wil ik ze nog wel een keer nalopen, ook de vragen die we al deels beantwoord hebben. Uhm, dan allereerst een algemeen beeld, die is eigenlijk al grotendeels naar voren gekomen he. Maar we kunnen er nog even een conclusie aan binden: **Wat is uw beeld bij een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid?** Uhm, jullie hebben het eigenlijk al gezegd.

S: Ja, ik denk dat het mooiste is als wat Mourijn zei, inderdaad, dat mensen echt van deur tot deur opgehaald kunnen worden binnen de wijk. Dat zou het ideaalplaatje zijn natuurlijk. Want dan ervaren mensen minder een drempel, ehm, ja, met halte, je kan ook met haltes werken, misschien werkt dat ook nog wel. Alleen dan is het toch weer voor mensen om op een bepaalde tijd ergens naar toe te lopen weer, waar ze dan weer moeten opstappen. Uhm, ik weet niet in hoeverre dat mensen echt tegenhoudt, maar ik kan me voorstellen dat het misschien wel een reden is om het niet te doen. Als je thuis wordt opgehaald, dan is dat natuurlijk veel makkelijker. Uhm, dus als we echt zeg maar..

M: Ja, en dan ook nog, en wat mag dat dan kosten he, wat heeft iemand er, wat, we hebben natuurlijk uit onderzoek gezien dat mensen, dat financiën een rol spelen bij heel veel mensen. Heb ik het geld en wil ik het er aan uitgeven? Op de een of andere manier moeten we er voor zorgen dat het betaalbaar is. Ik geloof niet zozeer in gratis. Want gratis maakt iets, uhm, minder gewild, minder exclusief, niet bijzonder, makkelijk afzegbaar.

S: Inderdaad, ook makkelijk afzegbaar.

A: Dus niet het gratis, mensen moeten wel een bepaalde betaling er tegenover zetten?

M: Ja, ja, en ik denk, als je het dan hebt over 5 jaar, als we nu 7 of 8 jaar terugkijken in de tijd, enorme digitale ontwikkelingen die er zijn geweest. Uh, die, en dat gaat nog steeds door. Digitale ontwikkelingen in combinatie met nieuwe ouderen, denk ik dat we van daar ook optimaal gebruik van moeten gaan maken: mogelijkheden om aan te melden, in te schrijven, op te roepen, te betalen.

A: Dus echt meegaan in de tijd ook? Dat is ook een belangrijke.

M: Ja, ja.

A: Oke, duidelijk. Uh, dan de volgende vraag: **Op welke doelgroep zou de GVGZ zich moeten richten?** We hebben het al gehad, he, over ouderen. Uh, mensen die bijvoorbeeld te rolstoel zijn?

S: Ja, ik denk, ja, wat mij betreft.

M: Ja, graag wel.

S: Ik denk dat je focus misschien moet liggen op inderdaad, ehm, minder validen. Ja, dus daar vallen de ouderen ook onder die wat slechter te been zijn, niet zo ver meer kunnen lopen, mensen in een rolstoel. Ik zou er denk ik geen leeftijd aan plakken. Maar dat, ja.

M: Ouderen en mensen met een, met een lichamelijke beperking.

S: Ja.

M: Voor zover de, het vervoermiddel dat, dat toelaat.

A: Ja.

S: Ja, precies.

A: En mensen met een psychosociale beperking bijvoorbeeld. Ik weet niet of dat heel ver gaat, maar, zou zo iemand dan ook in kunnen stappen?

M: Dat lijkt mij toch zeker wel. Ja, we hebben hier natuurlijk, in deze wijk, ook Emergis vlakbij zitten. Dat lijkt me wel. Ja. Ja, en weet je, ehm, hoe zou je iemand tegen kunnen houden aan het begin. Iemand meldt zich aan, en dan, ehm, zeg je niet, vraag je niet: voldoet u aan de criteria?

A: Nee, maar jullie willen dan niet werken met een indicatiestellingen, of zo?

S: Nee.

M: Nee, ik niet, nee, nee.

A: Het is eigenlijk dan redelijk openbaar, alleen wel zo ingericht dat een bepaalde doelgroep er gebruik van maakt?

M: Ja, je zou kunnen zeggen: postcodegebied. He, als je hier woonachtig bent of werkzaam bent.

A: Ja.

M: En we zouden er ook voor kunnen kiezen om de beheersbaarheid te vergroten, is om, ehm, het per doelgroep uit te breiden. He, dat je begint met deze bus voor 65-plus, onze bedoeling is om dat en dat uit te breiden, kan alleen als deze partners ook mee gaan doen. Ik geloof wel in het groeimodel.

S: Ja.

A: Dus eerst beginnen vanuit ‘small wins’, zeg maar he, concrete doelen waar je dan eerst aan werkt en van daar uit, misschien, wat jij ook al zei, Goes-Oost misschien, he? Omdat je daar ook merkt, omdat we daar ook merken dat vervoer soms lastig is.

M: Uhum.

S: Ik denk dat we sowieso, dat we sowieso moeten focussen echt op klein beginnen.

A: Ja.

S: Ongeacht of we dat met doelgroep doen of wat dan ook. Maar je ziet gewoon met alle initiatieven die op dorpen of in wijken plaatsvinden, als je klein begint, dan is het meestal meer succesvol dan wanneer je het heel groot aanpakt en hoopt dat het maar goed gaat lopen.

A: Ja.

S: Dus.

M: Ja, bij wijze van spreken, regelen we dat er een demoauto iedere woensdagmiddag beschikbaar is, waar we vier mensen mee op kunnen halen door iemand met arbeid, afstand van de arbeidsmarkt, die naar activiteit brengt en terugbrengt.

A: Uhum.

M: Van mijn part begint met daarmee. Een stukje publiciteit daaromheen en daar van leren en dan groeien.

A: Ja, dat blijkt ook vanuit de literatuur, he, ‘small wins’ zorgen voor vertrouwen en vanuit vertrouwen kan je verder, he, dat is op zich wel een hele mooie.

S: Ja.

A: Ehm, ja, dan de volgende vraag, dat gaat, doelgroep hebben we dan redelijk concreet in beeld he, dat wordt eerst wat smaller en dat kan met de tijd door, kan dat zich door ontwikkelen. Ehm, het vervoermiddel. Net werd al het een en ander wel gezegd: **Van welke type vervoermiddel zou bij de GVGZ gebruik gemaakt moeten worden?** Dat zal ik even toelichten, het type vervoermiddel, het vervoermiddel kan bijvoorbeeld een auto, een 8-persoonsbusje of een grote bus zijn. Als het om een busje gaat, kan ervoor gekozen worden om het wel of niet met een, ehm, lift uit te rusten. En dat is dan in verband met de rolstoeltoegankelijkheid. Hoe kijken jullie daar tegen aan? Van welk type vervoermiddel zou gebruik gemaakt moeten worden?

M: Nou, eerlijk gezegd, ehm, is mijn mening in de loop van dit project hierover wat veranderd. Ehm, ik denk dat, ehm, als er sprake is van rolstoelvervoer, dat vraagt heel veel van een chauffeur, dat vraagt heel veel van medepassagiers, dat hebben we in principe, dat hebben we op twee manieren, 1: door de organisaties zelf, 2: het Wmo-vervoer. Ik denk dat dat een verbeterslag zou kunnen krijgen. En ik denk dat een combinatie hier in de wijk, ehm, voor de verschillende doelgroepen en dan ook rolstoelafhankelijk in diezelfde soort auto, een hele moeilijke is.

A: Ja.

M: En niet om mensen buiten te sluiten, maar ik denk gewoon dat we het over wat anders hebben. Dat is wat anders dan een rollator eventjes achterin zetten, iemand een handje geven, uitstappen. Dit vraagt echt heel grote zorgvuldigheid. En dan zou je kunnen denken aan, ehm, een, ja, ik ga helemaal los hoor, een tweede zonnebloemauto. Een zonnebloemauto is heel vaak in gebruik, die staat voor langere tijd. Stel nou dat we zo een auto zouden hebben op wijkniveau. Daar kan het wel in. Of misschien een type zonnebloemauto.

S: Ja, nou, kijk, dat zou natuurlijk beter kunnen, omdat je, als je in een rolstoel zit, ben je toch vaak samen met iemand, die je duwt. Dus zo een type auto zou daar beter voor zijn. Alleen, je hebt soms ook mensen die gaan met iemand mee in een rolstoel, maar die kunnen zelf niet die auto besturen, of wat dan ook. Dus je hebt wel, maar je hebt altijd beperkingen denk ik hoor. Je moet, denk ik, op een gegeven moment een keuze maken en daar, ehm, de eerste stappen in zetten. Ik weet het niet, ik vind het moeilijk.

A: Ja, want ik kijk bijvoorbeeld ook even naar het Gors, he, jullie hebben, dat is ook een potentiële partner om daarin mee te nemen, die zou daar wel belang bij kunnen hebben, dat er wel een lift bij zo een bus zit.

S: Zeker, zeker.

A: Ja, ik weet niet hoe zij daar tegen aan kijken natuurlijk.

S: Maar ik denk ook.

A: Zou dat ook iets, iets wat jullie in overweging nemen dan?

S: Ja, er zijn ook mensen die het, die heel moeilijk, het ligt ook maar net aan de bus, maar die heel moeilijk de opstap kunnen maken in de bus. En dan is een lift ook handig, want dan ga je gewoon op die lift staan, en dan wordt je zo, erin geschoven, om het maar zo te zeggen. Ehm, dus.

M: Ik denk dat dat dan zaak is tegen die tijd, om met vertegenwoordigers, dan ben ik heel oplossingsgericht hoor, om met vertegenwoordigers van de verschillende doelgroepen een keer naar, ehm, naar die automotive boot van Welzorg toe te gaan, en gewoon eens 15 auto’s te proberen.

S: Precies.

M: En dat moet je echt, dat moet je echt ervaren.

S: Ik zie, ik zie wel, als we het hebben over grootte, wel in een, in een, zeg maar, een kleine vorm.

A: Dus een 8-persoonsbusje?

S: Ja.

M: Max, max. Ja, als ik kijk, naar die caddy, dat is voor, voor, ehm, 5 personen en een rolstoel.

A: Ja.

M: Ja.

S: Sowieso is het makkelijker om je in de wijk, zeg maar, te verplaatsen met een kleinere busje. Daarnaast vind ik het ook, eh, qua sociale contacten, gezelliger, of zo.

A: Uhum.

M: Ja.

S: Weet je, je zit echt bij elkaar. En je maakt, hebt een, sneller contact denk ik, een grote bus is gelijk zo, ja.

A: Dus een beetje van die Wmo-busjes dan meer? Dat zijn toch ook meestal 8-persoonsbusjes volgens mij?

M: Dat zijn ook 8-persoonsbusjes.

A: Ja, nou duidelijk. Ehm, dan dienstregeling, ja, daar hebben we het al eigenlijk over gehad natuurlijk, he. Een dienstregeling is, er kan van een dienstregeling gesproken worden als vervoer met een bepaalde regelmaat langs een bepaalde reisweg rijdt. Ehm, jij hebben eigenlijk aangegeven dat jullie het liefst, ten minste, het ideaal is dat mensen gewoon thuis worden opgehaald, dus kan er niet gesproken worden van een dienstregeling, dus geen hop-on hop-off concept of iets dergelijks, of hoe moet ik dat zien?

M: Dat zijn twee verschillende dingen. Ik denk dat hop-on hop-off ook heel leuk kan zijn, we zien tuurlijk in Middelburg bijvoorbeeld het succes daarvan, he, van die buurt of die vrijwilligersbus. Die kleine bus.

A: Die servicebus, ja.

M: Servicebus. Die langs een winkelcentrum rijdt. He, dat, dat zou ik me in kunnen denken, dat die bepaalde tijden dat doet. He, dat die de dienstregeling heeft, ehm, bijvoorbeeld ’s ochtends tussen 10:00 en 11:00 en ’s middags tussen 15:00 en 16:00, rijdt die heen en weer tussen de hele wijk naar het winkelcentrum. En de rest van de tijd, is individueel, iets in die richting, een mix.

A: Dus een combinatie?

M: De bedrijfstijd optimaal benutten.

S: Ja, ja.

A: Oke.

S: Een combinatie zou inderdaad ook wel goed kunnen zijn.

A: Dus dan is er wel in zekere zin ook sprake van een dienstregeling, dan eh? Deels van de tijd dan.

M: Zeker, ja.

A: Ja, dan rijdt die een deel volgens de dienstregeling en een ander deel dan meer op individuele, ehm, afspraak, zeg maar.

M: Ja.

A: Oke, duidelijk. Ehm, vrijwilligers hebben we natuurlijk al over gehad, he. **Hoe denkt u, hoe denken jullie over de inzet van vrijwilligers als chauffeur bij de GVGZ?** Volgens mij staan jullie daar positief tegenover, he?

M: Ja, zeker.

A: Mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

M: Ja.

A: Zijn dat dan, gaat het dan over vrijwilligers, echt, of ook over mensen in loondienst?

M: Ja, dat noemen we, officieel noemen we dat geleide vrijwilligers. Dat zijn mensen die vrijwilligerswerk moeten doen uit hoofden van hun situatie, bijvoorbeeld omdat ze een uitkering hebben op welke manier dan ook of omdat ze bij een organisatie, door een organisatie begeleid worden die wil dat ze terugkeren richting de arbeidsmarkt. En die, dat ze weer een stapje nemen op de participatieladder.

S: Ja, kijk, het is, ehm, ik denk dat het belangrijk wel is dat er een, ik weet niet hoe ik het moet omschrijven, hier heb je natuurlijk, bij Ter Weel, heb je vrijwilligers, we hebben vrijwillige chauffeurs, die doen het echt vrijwillig. Die kunnen ook op ieder moment zeggen: ik kan dan niet of ik stop ermee. Ehm, als je op een gegeven moment een vrijwilliger hebt, want we hebben er nu eentje, die doet echt zo veel, maar die is ook al op een bepaalde leeftijd, waarvan je denkt: ja, binnen nu en een aantal jaar zou die het best wel wat rustiger aan kunnen doen, wat moeten we dan? Weet je, als zo, je kan denk ik niet alleen bouwen op, op zo een persoon, die heel veel doet, uh, voor de vervoersdienst. Want dan is de kans groot dat, dat het wegvalt.

M: Ja.

S: Je wil niet die onzekere factor, denk ik, van en dat het op de schouders van iemand rust, want als hij het niet doet, dan doet niemand anders het. Er moet wel een soort van verplichting, maar dat is verkeerd gezegd.

A: Een vrijwilligerscontract dan meer, of iets dergelijks?

M: Ja, ja, ja, dat is altijd een moeilijke he. Uhm, een goeie begeleiding helpt natuurlijk veel om mensen het vol te laten houden. En wellicht kunnen mensen zich committeren aan een langere periode, vanuit die werkvorm, wat Suzanne zegt is wel echt waar. He, dat uitvallen van mensen is een groot risico. Tegelijkertijd, als je met deze doelgroep gaat werken, van wie je verwacht en hoopt dat ze doorgroeien, zit dat er altijd in, he, wat ze zei, na het solliciteren, ze bevinden zich weer op die arbeidsmarkt, ze komen weer de deur uit en in beeld. Dat is in het echte leven ook zo, he, hier kan mijn collega op opzeggen.

S: Maar als je daar in, zeg maar, samenwerkt met een organisatie die mensen begeleidt, kan je misschien wel afspraken maken over vervanging.

M: Ja, ja.

S: Als er iemand stopt. Want als iemand zich echt aanmeldt als vrijwilliger en die stopt, en je moet dan als een gek op zoek gaan naar iemand anders, dat maakt het wel wat ingewikkelder, denk ik. Dus daarin kan je heel goed samenwerken denk ik.

A: Want hoe veel vrijwilligers denken jullie, gewoon globaal he, in te moeten zetten dan? Want, wat je zegt, he, het moet niet op een iemand zijn schouders rusten. Het moet wel een beetje spreiding zijn.

M: Nou, ik denk dat je met een groep van 10 een heel eind komt.

S: Ja.

A: Ja, ik vraag me even af hoor, want, eh, bij de buurtbus bijvoorbeeld, als je dat opzet, dat is dan een concept, en dat is dan voor een bus, dan wordt een bestand, eh, altijd aangelegd van 50 vrijwilligers.

M: Zo.

A: Ja, ik weet niet om welke reden dat precies is hoor, maar dat kan ook zijn dat die minder uren maken. Alleen bij dit concept is dan wel de bedoeling dat ze bijvoorbeeld een volle dag werken, he, neem ik aan? En dan.

M: Dat zou wel de gedachte zijn, ja.

S: Ja.

A: En bij uitbreiding natuurlijk.

M: Dat het op echt werk gaat lijken. Ja, ja.

A: En bij uitbreiding wordt dat vrijwilligersbestand dan, ook weer.

S: Ja.

M: Uhm, als ik het heb over 50 vrijwilligers, denk ik: dat is even helemaal niet realistisch.

S: Dat is heel veel.

M: Zo, om dat te beheersen, zeg. Tjongejonge.

A: Ja, dat is veel. Ja, dat klopt. Daar zit dan ook altijd een coördinator boven, he.

M: Dat begrijp ik.

A: Ja, klopt. Nou, op zich heb ik wel een duidelijk beeld nu van de GVGZ. Uhm, dat was dan meer het praktische aspect. Uhm, dan het organisatorische aspect, dan heb ik over, he, over de organisatie daarvan, dat is al wel deels ook al naar voren gekomen. Allereerst, uh, het topic gemeenschappelijk doel. Uh, het onderdeel maatschappelijke meerwaarde, nou, ja, maatschappelijke meerwaarde, he, wat levert het voor de maatschappij op? **Wat zou de maatschappelijke meerwaarde van de GVGZ moeten zijn volgens jullie?** Misschien een lastige vraag, maar.

M: De participatie van thuiswonenden vergroten, waardoor het welzijn vergroot wordt, waardoor de vraag naar zorg minder wordt of, uh, afneemt.

A: Ja.

M: Dus er gaat een grote preventieve werking vanuit. En maatschappelijke waarde is dan dat je, uh, een zin, meer zinvolle tijdsbesteding geeft aan mensen die thuis wonen en die nu geïsoleerd zijn. En die dingen niet doen omdat ze er gewoon niet kunnen komen.

S: Het is dan ook, daarbij kijken, een stukje eigen regie denk ik. Dat mensen heel graag toch nog heel graag hun eigen boodschapjes willen doen, bijvoorbeeld in het winkelcentrum, maar dat hier niet meer kunnen, omdat het gewoon te ver weg is. Dan moeten ze vaak iemand anders vragen om dat te doen, wat ervoor zorgt dat die mensen in hun eigen huisje blijven en, eh, sneller verslechteren, om het maar zo te zeggen. Ik denk, ik ben er echt van overtuigd, dat als ze dat gewoon allemaal zelf kunnen blijven doen, dat ze dan ook fysiek en mentaal gezonder blijven. En, ja, dat heeft natuurlijk ook weer zijn, zijn effecten op de zorg die iemand ontvangt.

M: En dat heeft op die persoon zelf een ander maatschappelijk effect, wat ik heel belangrijk vind, ehm, dat zijn de 2 grote dingen, wat Suzanne zegt, heeft alles te maken met eenzaamheid en een ander groot maatschappelijk thema is mantelzorg. Belasting van de mantelzorgers en ook het aantal mantelzorgers. We hebben gezien, vorige week uit een nieuw onderzoek, dat dat sterk afneemt. Ehm, en het is, het komt nu vaak op mantelzorgers aan om deze dingen te doen. Dat is zwaar en dat is niet per se wat een mantelzorger ook wil doen. He, je gaat liever bij iemand op bezoek gaan dan een boodschap doen en even afgeven. He, is wat minder zinvol. Dus ik denk dat het daar ook een grote ontlasting voor is en dat het in die zin de economische productiviteit en het sociale leven van de mantelzorger bevordert als er zo een vervoervoorziening zou zijn.

A: Dat is wel een mooi iets ja. Ja, mijn vader is ook 6 dagen per week mantelzorger voor mijn oma en die merkt dat ook hoor, dat het best wel zwaar kan zijn. Dan ben je elke dag gewoon 2 a 3 uur na je werk, uit je werk ga je daarnaartoe zeg maar, boodschappen doen en alles regelen.

M: Ja, ja, ja.

A: Weer brieven doorlezen, weer reageren en alles en nog wat.

M: Ja en in die zin, daarop voortbordurend, ik weet niet of dat straks nog bij de vragen aan de orde komt, maar als we het hebben over promotie van een dergelijke vervoersvorm, wat iets nieuws is, he, dan moeten we ons natuurlijk richten op die eindgebruiker, dus vooral richten op het netwerk daaromheen, op de mantelzorger, op de doorverwijzers, op de beïnvloeders in de directe leefomgeving van de potentiële eindgebruiker, om het succesvol te laten zijn.

A: Ja, en we spreken voornamelijk over maatschappelijke meerwaarde als iets wordt bereikt met samenwerking, wat door geen van de afzonderlijke partijen afzonderlijk bereikt kan worden, dat is in dit geval ook het geval denk ik, he?

M: Zeker weten.

S: Zeker.

A: Ter Weel zou dit niet alleen kunnen bewerkstelligen?

M: Ook niet willen.

S: Nee.

M: Nee.

A: Nee, dat is een goeie. Nou vind ik de volgende ook wel even van belang, eh, de volgende vraag, eh, dat gaat over het individueel belang: **Welk belang heeft uw organisatie bij de GVGZ?** We hebben het telkens over de maatschappelijke meerwaarde, wat het voor de maatschappij oplevert, eh, het concept richt zich voornamelijk op mensen die dan nog, dat was eerder aangegeven, ten minste, volgens mij, thuiswonend zijn. Wat, zeg maar, in termen van efficiëntie en effectiviteit en dergelijke van het huidige aanbod wat jullie nu hebben, wat levert het voor Ter Weel op?

M: Nou, ja, jij bent van Ter Weel Actief. Ik denk dat het antwoord vooral die kant op gaat.

S: Ja, nou ja, ik denk sowieso, ehm, kijk, wat wij graag willen, is ook dat mensen, eh, als we puur kijken naar activiteiten bijvoorbeeld, dat zij, vanuit de wijk ook, eh, hier naartoe komen en een gezellige middag hebben, elkaar ontmoeten en elkaar zien. En zo een vervoervoorziening zou daar een hele goeie rol in kunnen spelen, omdat je dan ook mensen hebt vanuit een ander deel van de wijk. Uhm, meer kan bereiken en ook hier naartoe kan brengen. Uh, en een fijne middag kan bezorgen. Daarnaast denk ik dat zo een project echt de samenwerking tussen verschillende organisaties in de wijk heel erg versterkt, wat echt heel goed, uh, kan werken denk ik. Dus dat is alleen maar goed voor de wijk.

A: En bedoel je dan ook meer leren van elkaar en dergelijke, ook op andere?

S: Ook.

M: Echt commitment, echt commitment. Ja, ja, ja.

A: Dus ik hoor eigenlijk een bericht van samenwerking naar buiten doen, dat is sowieso al iets heel moois, wat vaak niet onopgemerkt blijft natuurlijk, uh, het versterken van leren natuurlijk, uh, leidt het ook tot efficiëntie? Ik weet niet, of het op andere gebieden van wat jullie nu doen door zou kunnen werken van vervoer, dat het tot kostenbesparing leidt? Of zijn jullie, hebben jullie daar nog weinig, vinden jullie dat nog lastig in te schatten, kan natuurlijk ook.

M: Dat vind ik lastig, dat denk ik, eh, minder, misschien, maar dat is echt marginaal, aan de inkomstenkant, dat je denkt, nou, als het hier wat drukker wordt, dan verkopen je we wat meer kopjes koffie, maar daar win je de oorlog niet mee, daar hebben we het niet over. Kostenefficiency, ehm, ik zie dat in een groter maatschappelijk, of meer macro-economisch, in de zin van, eh, de preventie die hier vanuit gaat. En dat, dat leidt er gelijk toe dat je zegt: als je dit gaat doen, wil je eigenlijk een 0-meting doen he, daar eh, dat mensen bijvoorbeeld, ja, heel simpel hun welbevinden een cijfer geven aan het begin en na een periode weer en nog eens een keer. Dat wil je wel aan kunnen tonen. Blijft moeilijk om financiering rond te krijgen voor iets met preventieve, uhm, uhm, aanpak.

A: Dat is wel mooi, want het is dus echt in lijn met dat meer extramurale he, dat mensen meer thuis blijven wonen, daarom is dit initiatief dan ook maatschappelijk meerwaarde-gericht, zeg maar, he.

M: Zeker.

S: Ja.

A: Nou, interessant. Uh, dan even door naar de volgende vraag. Dat gaat over doelconsensus, ik heb het begrip hier niet gedefinieerd, maar het gaat erom dat je het eens wordt over een gemeenschappelijk doel eigenlijk, heel simpel gezegd. Wat vaak bij netwerksamenwerking te zien is, is dat belangen van organisaties tegenstrijdig zijn. Ik zeg maar wat, he, een organisatie kan bijvoorbeeld hebben van, goh, het moet heel efficiënt zijn en de ander wil juist, wat jullie zeggen he, die mensen bedienen juist en betere dienstverlening aanbieden. Dan is de vraag: **Als het belang van uw organisatie verschilt met die van een of meerdere andere organisaties bij de GVGZ, hoe zou daar mee omgegaan moeten worden volgens jullie?**

M: Uhm, ik zie dat, het grootste gevaar wat ik zie, is wat Suzanne net zei, uh, de wens voor continuïteit, uhm, met betrekking tot de mensen die, eh, het vervoer daadwerkelijk verzorgen en de wens van de organisaties, waar deze geleide vrijwilligers vandaan komen, om de mensen wisselende ervaringen te bieden en door te laten groeien, dat dat elkaar ergens zou kunnen bijten. Dat je dat van tevoren uitspreekt en kijkt hoe je daar mee om zou kunnen gaan, want anders ligt dat op de loer. Dat is de grootste belangenconflict wat ik zie, verder kan ik het eigenlijk niet zo goed verzinnen.

A: En hoe zouden jullie daar mee om gaan, he, gaat het dan voornamelijk over de zaak openbaar bespreekbaar maken, of?

M: Ja, zeker. Benoemen en als wij het vermoeden, er naar vragen en kijken hoe we daar in de uitvoering mee om kunnen gaan, en daar kan je zoiets heel praktisch voor verzinnen, dat je zegt: nou, ja, we hebben aan dit vervoersconcept, zitten vier verschillende taakinvullingen voor vrijwilligers, 1: is het besturen van het busje, 2: is het helpen bij het in- en uitstappen en het gastheerschap oefenen, 3: is het coördineren van het vervoer en 4: is het onderhoud van het busje. Dat is het hele traject wat mensen kunnen doorlopen bijvoorbeeld. Weet je, daar komen we wel uit, maar we moeten het niet verzwijgen.

S: Nee, ik denk dat het, ja, wat je zegt gewoon, dat je wederzijdse verwachtingen uitspreekt, en, die ook echt naar elkaar uitspreekt en daar de hele tijd aan vast blijven houden, want als je op een gegeven moment andere verwachtingen hebt en je communiceert elke keer langs elkaar heen, dan kan het, ja, uiteindelijk tot frustratie leiden, maar dat heeft echt, in communicatie, dat heeft gewoon met communicatie te maken. Dat je gewoon heel veel blijft communiceren met elkaar en, of, je verwachtingen telkens blijft uitspreken.

A: Maar daar komen we sowieso zo meteen nog dieper op in, dat gaat dan over regie he, ik wil er nu toch even een vraag kort over stellen, want dan gaat het over dat openbaar bespreekbaar maken, moet er dan ook iemand zijn die op een moment zegt van, goh, die de knoop doorhakt? Want het kan natuurlijk ook zo zijn, he, dat je telkens blijft praten, hoe kijken jullie daar tegen aan? Of denken jullie, zijn jullie van mening dat het altijd wel tot een goed eind zal?

M: Nee, nee, nee. Nee, je moet iemand hebben die de eindverantwoordelijkheid daarin heeft en breed gedragen wordt, anders blijft het gebrabbel. Ja, ja, zo doen we het en over een half jaar kijken we wel weer verder. Ja, ja.

A: Oke. Daar gaan we zo meteen wat dieper op in nog. Uhm, goed, dan wou ik even naar het volgende onderdeel, dat gaat over de rolverdeling, uh, de eerste vraag, dat gaat dan meer over de kwaliteiten, eh, de vraag die daarover gaat luidt: **Wat zijn de kwaliteiten van uw organisatie die van belang kunnen zijn voor de GVGZ?** Dat is gewoon heel breed. Jullie hebben het al gehad, he, over, jullie initiëren het, eh, kwaliteit is misschien, eh, sowieso dat jullie die mensen met elkaar in contact hebben gebracht natuurlijk, ik weet niet hoe jullie daar zelf tegen aan kijken verder? Het is grotendeels.

M: Uh, ik denk dat het al in ons DNA zit dat wij altijd werken, kijken naar samenwerking en versterking van partijen. Dus dat we die manier van werken en denken meebrengen. Daarnaast, ehm, kennis, daardoor ook, kennis van de wijk en de samenstelling. En ook kennis van ouderen, en hun beweegredenen en hun motivatie waardoor we het gebruik van die vervoervoorziening zouden kunnen stimuleren. Ik denk dat dat onze kwaliteiten voornamelijk zijn.

S: Ja, en ik denk ook dat we, ons als organisatie niet per se op de eerste plek willen zetten. We zetten de mens op de eerste plek. Dus we, we willen dat de, de oudere in de wijk een zo goed mogelijk leven heeft eigenlijk. En of die dat nou heeft bij ons tijdens activiteiten of dat die liever naar Buurthuis de Pit gaat, dat is, maakt niet uit.

M: Ja, dat is een hele goeie toevoeging. Ja.

S: Het gaat erom dat die persoon centraal staat. Ik denk dat dat ook wel een goeie is.

A: Nou, duidelijk, dus als we dan naar netwerkniveau kijken he, je vormt een netwerk met die verschillende organisaties, dan hoor ik voornamelijk eigenlijk Ter Weel die dan voor die verbinding zorgt tussen die verschillende organisaties door de manier van werken die zij gewend is?

M: Nee, dat is niet wat wij zeggen. Nee, uhm, het is dat wij, uhm, wat Suzanne zegt, 1: onszelf niet centraal stellen en dat is logisch, omdat wij werken vanuit, uh, de netwerkgedachte, en het is niet dat wij dat dan een soort van op gaan leggen, alleen dat willen we graag, die verwachting willen we neerleggen.

S: We willen dat ook stimuleren, om zo veel mogelijk samen te werken.

M: En dat kan, dat hebben we in de sociale teams in Reimerswaal ook gezien, he, mensen moeten wel even, dat, leren, is wennen. Maar dat komt wel goed.

A: Nee, duidelijk. Eh, dan gaan we naar het volgende onderdeel. Dat wordt dan heel concreet, inzet van mensen. **Welke mensen van uw organisatie zouden bij de GVGZ betrokken moeten worden?** Dat is natuurlijk altijd een moeilijk vraagstuk.

M: En dan bedoel je van welke afdelingen, en wat dan ook, en wat is betrokkenheid?

A: Kijk, we hebben het al over vrijwilligers gehad natuurlijk, he, maar het opzetten daarvan, hebben jullie al eerder aangegeven, dat moet toch door de partijen gebeuren. Wie van Ter Weel zouden daarbij betrokken moeten worden?

M: Ja, ik denk vanuit Ter Weel Actief.

S: Ja, sowieso. Ik denk ook een stukje facilitair.

M: Ja, dat denk ik ook.

S: En als je puur kijkt naar, uhm, dat je mensen wil spreken om te brainen over: hoe gaan we het aanpakken? Ja, net zoals de vrijwilliger waar ik het net over had, die, heeft heel veel ideeën en, weet je, dat zou iemand zijn waar je gewoon een leuk gesprek mee hebt om te vragen van: goh, hoe zouden we dit of dat praktisch vorm kunnen geven? Want die zit dagelijks in de bus en die heeft er ervaring mee en die weet ook wel hoe de dingen werken zeg maar.

A: Dus die zou er ook nog bij betrokken, ja, voor input dan.

S: Ja.

M: Ja.

A: Ja, nou, leuk. Eh, dan de volgende vraag: **Hoe zouden deze mensen bij de GVGZ betrokken moeten worden?** Nou, ik snap, de facilitaire dienst meer op het technische aspect gericht he, lijkt mij dan.

M: Uhm, ja, hoe zouden deze mensen, oh, ik had hem anders, eh, gezien. Eh.

A: Oh, je had zeker bedacht van hoe, hoe laten we ze of hoe betrekken we ze.

M: Ja, ja.

A: Ja, je kan hem op twee manieren.

M: Uhm, ergens moet de lead liggen in de organisatie, als wij zeggen: wij willen hier mee verder, dat wordt bijvoorbeeld bedacht of gezegd door Ter Weel Actief, ga dit uitbreiden, dan ga je die mensen in een vroeg stadium informeren daarover, je gaat ze mee laten denken, uhm, en je gaat ze actief inzetten. En dat meenemen is nog breder, ik bedoel informeren, het is natuurlijk ook van belang, van ons management moet het weten, van hogere hand moet het akkoord worden bevonden, dus je gaat de hele besluitvorming door.

S: Ik zie dat inderdaad als, bij betrokkenheid, zit dat ook meer in communicatie ook weer, denk ik. Dus hoe zorg je er voor dat dit idee, deze vervoervoorziening bekend wordt, sowieso al onder de mensen die je in je organisatie hebt.

M: Ja.

S: Daar zie ik Ter Weel Actief wel een hele goeie rol in spelen.

M: Ik ook. Ik ga even naar het toilet.

S: Ja. Uhm, ja, we hebben het natuurlijk al puur over uitvoering gehad, ik denk niet dat dat specifiek bij een van ons moet liggen, meer, ehm, dat je inderdaad, waar we het eerder over hebben gehad, een soort van groep hebt, die, eh, het in de gaten houden, zeg maar. Die eens in de zoveel tijd bij elkaar komen en met elkaar kijken: hoe staat het ervoor? Verloopt het allemaal nog naar wens? Weet je, je hebt wel echt een groepje nodig die de boel coördineert.

A: Ja, dus dat is meer een projectgroep, zeg maar?

S: Ja, of wat je zegt, je had het net over een vereniging, maar die hebben natuurlijk ook een soort van bestuurtje of zo, iets in die vorm, ik weet nog niet helemaal wat de juiste vorm is.

A: Dat is ook lastig hoor, om dat, eh.

S: Ja. En misschien komt dat wel naar voren in andere gesprekken met de andere organisaties. Maar, ik denk, he, vanuit zeg maar hier, Ter Weel Actief, eh, we hebben natuurlijk heel veel contacten, ook met mensen in andere wijken, organisaties in andere wijken, andere mensen die van belang kunnen zijn, dus als het gaat om een stukje communicatie, PR, zouden wij daar wel een hele goeie rol in kunnen spelen. En ook naar onze eigen personeel toe, want, ja, weet je, de mensen die hier werken zijn misschien ook de mensen die hier in de wijk wonen. Ja, als je die ook kan bereiken, via de interne kanalen, dan is dat alleen maar goed.

A: Ja, duidelijk. Nou, schiet al mooi op he.

M: Ik ga een appje sturen, voor het werk, en dan ga ik weer verder, 5 voor 10 moet ik naar Coby boven.

A: Nee, dat is prima, we zijn al.

M: Ik vraag even.

A: We zijn al aardig op dreef hoor. Nou, de volgende vraag wordt een lastige, haha. Ik heb hem toch maar erbij gegooid. Ik denk dat andere organisaties ook, eh. Ja, dat wordt wel een leuke, maar.

S: Ja, want hoe laat is het nu?

A: 5 voor half. Ik zal zo meteen wel een beetje vaart maken, dan, eh. Nou, we zijn al aardig. Nou, we zijn al aardig op dreef hoor, dat eh.

M: Overleg. Oke, ja.

A: Dan luidt de volgende vraag onder het onderdeel inbreng van middelen: **Welke middelen (zoals geld, dat is een voorbeeld daarvan) zou uw organisatie bij de GVGZ in willen brengen?** Ik heb het al, we hebben, ik heb al iets gehoord over commerciële partijen.

M: Ja, kijk, ehm, ik geloof er niet in dat wij het zouden helpen om te zeggen: Ter Weel doet er 2000 euro in en de andere partijen ook, misschien om het op te starten en dat is dan voor de investering in het project. In de exploitatie geloof ik dat niet, dat we dat moeten willen. Niet als Ter Weel en niet voor de andere partijen. Ik denk dat wij, ehm, uren inbrengen, in de vorm van medewerkers die mee kunnen denken. Dat wij vierkante meters in kunnen brengen, in de vorm van wachtruimte, ehm, mogelijkheid dat de chauffeur een kop koffie drinkt en dergelijke, dat. Maar om meer commitment te tonen, zou je aan partijen kunnen vragen voor een startbedrag binnen het redelijke, binnen het redelijke. En dan, dan weet ik niet in wat voor orde van grootte we het over moeten hebben, maar stel dat je tien partijen hebt en je brengt allemaal 2000 euro op, dan heb je een leuk bedrag om een begin mee te maken. En, ehm, daarmee kun je soms ook, dat kan ook je cofinanciering zijn om richting andere fondsen en bronnen te gaan kijken.

A: Precies, ja. Ja, een middel zou natuurlijk ook kunnen zijn, he, een busje of iets dergelijks. Hebben jullie momenteel busjes die buiten gebruik zijn? Of wordt eigenlijk alles wel goed gebruikt?

S: Ja, de bussen die we hebben worden wel dagelijks echt ingezet.

A: Oke.

S: Uhm, ja. Of je moet, je moet kijken naar, ehm, dat heeft dan meer planning technisch te maken, want veel busjes worden meestal in de middag ingezet, soms een hele dag. Maar je hebt ook ochtenden dat ze stilstaan, dus, ja, als je echt op een gegeven moment gaat kijken naar hoe zou je het planning technisch kunnen regelen, zouden de ochtenden misschien nog wel wat mogelijkheden bieden, maar dat, weet je, dat is echt puur een detail waar je dan voor moet gaan zitten. Maar, ja, die busjes van ons zijn niet fulltime inzetbaar.

A: Nee, dus in beginsel niet?

M: Nee, nee. Nee, in dat opzicht geloof ik toch echt hier in het Goese samenwerken met commerciële partijen. Ja, ik zit te denken, als die grote autorijschool van Dek. Zuid-West, dat transportbedrijf, dat groot is. De Toyotadealer die maatschappelijk bewust bezig is. Misschien een landelijke partij, Louwman wat achter Welzorg zit. Het lijkt me wel zo interessant, dan speelt je je echt in de kijker. En dan kun je zeggen: wat is de meerwaarde daarvan, van zo een bedrijf? Nou, dat is natuurlijk wel heel duidelijk, dat is een stuk pr-uitstraling wat je daarbij doet. En als je dat dan, dit project, een start zou geven op de Contacta in November bijvoorbeeld, je die auto op het podium krijgt, ik zie het helemaal voor me.

A: Ja, en dan vraag ik me.

M: Maar dan moeten we wel hard doorwerken dit jaar.

A: We hebben het dan over commerciële partijen, en bijvoorbeeld financiering, is misschien ook wel interessant, vanuit de gemeente of provincie, hoe kijken jullie daar tegen aan? Of zijn.

M: Nou ja, dat mag altijd. Uhm, alleen 2 dingen vind ik dan soms bezwaarlijk. Het mooie is voor het commitment, bezwaarlijk vind ik, A: het duurt vaak lang, B: wie betaalt, bepaalt. En wat zijn bepalingen van gemeente en provincie? Vaak in de sfeer van, ehm, die belemmerd zouden kunnen werken, regelgeving. En daar hebben we toch al genoeg mee te maken, dus, ik sta niet, ik zou het leuk vinden om ze, uh, als een van de partners te hebben, maar niet als hoofdfinancier.

A: Nee, precies. Jullie willen echt autonomie behouden, dat is een belangrijk iets?

M: Dat vind ik een groot goed hierin, ja.

A: Oke, erg duidelijk. Uhm, dan domeinconsensus, dat is het eens worden over een rolverdeling, uh, voordat je zeg maar zoiets uit gaat voeren, he, dan maak je een rolverdeling, verschillende organisaties, verschillende kwaliteiten, daar probeer je een koppeling tussen te maken zodat je eigenlijk alle organisatorische aspecten van een invulling worden voorzien. Uhm, dan gaat het meer over de werkwijze naar zo een rolverdeling toe. **Hoe zou de rolverdeling bij de GVGZ tot stand moeten kijken volgens u?** Uhm, is dat in directe relatie met die doelconsensus, gewoon openlijk bespreken en, of moet dat anders gebeuren?

M: Uhm, het ligt op hetzelfde, uh, ja, het is eigenlijk als je naar het menu kijkt, is het voorgerecht, het hoofdgerecht, het nagerecht. En dat eet je met elkaar. Dan ga je die stappen, die stappen loop je door. Uhm, ik vind de rolverdeling, uh, een moeilijkere, dus de domeinconsensus discussie dan die doelconsensus, want, uhm, we kunnen het wel makkelijk eens worden met elkaar, waartoe zijn wij hier op aard en wat is dan de meerwaarde daartoe, dat is niet zo een moeilijke. Maar als je het dan gaat hebben over: en welke rollen hebben we daarin en dus welke verantwoordelijkheden en taken? Is iets nieuws, is een pittige.

A: Omdat het heel concreet is gelijk meer?

M: Ja, het is, en het is, gewoon paradox, een experiment en tegelijkertijd heel concreet zijn. Dat is best heel moeilijk.

A: Ja, en zijn er dan bepaalde hulpmiddelen die daarbij kunnen helpen? Naar eerdere ervaring of?

M: Ja, in dit geval denk ik, het zou heel erg kunnen werken als we twee of drie projecten elders zouden kunnen bezoeken, waarvoor het voor de, de wat strakkere denkers onder ons ook echt zichtbaar wordt dat het bestaat, ja, en hoe het werkt. En dat de dromers misschien wat meer met de voeten op de aarde komen.

A: Precies.

M: Dus dat zou ik in willen zetten hiervoor.

A: Dus dan hebben we het meer over een best-practise of zo, of iets?

M: Ja.

A: Oke. Ja, dat is op zich ook wel een interessante, ja. En, bijvoorbeeld het uittekenen van het proces, zeg maar, dat kan soms ook als ondersteuning werken, he, dat je bijvoorbeeld gewoon tekent hoe het proces loopt en aan de hand daarvan dingen invult.

M: Ja, rijke plaatjes maken, ja. Ja, zeker.

A: Dat zou voor jullie ook wel een mogelijkheid kunnen zijn, misschien?

M: Ja, misschien dat we dat dan, dat je dat door een derde partij laat doen. Want, echt, je moet er zo mee uitkijken, als je zelf die pen weer in je hand pakt, ja.

A: Ja, dat is ook zo. Goed, duidelijk, ehm, dan gaan we naar het een naar laatste onderdeel alweer, eh, regie. Eh, de eerste drie vragen gaan over besturing. Ehm, ja, definitie van het begrip luidt: eh, besturing, dat is, daarmee wordt het proces bedoeld waarbij de GVGZ naar het gemeenschappelijke doel geregisseerd wordt. Een voorbeeld van besturing is: het nemen van een besluit over regelmaat waarmee het vervoer rijdt, he, dat is dus meer op strategisch niveau. Eh, in feite gaat het dus over het strategisch proces, en dan voornamelijk het besluitvormingsproces. Ehm, ik heb ze hier in drie onderdelen onderverdeeld. Eigenlijk kan ik hem ook gewoon in een vraag vatten en dat is: **Hoe zien jullie de besturing van de GVGZ voor jullie?** Dus hoe ziet dat strategisch besluitvormingsproces eruit?

M: Wil dit, ehm, slagen, met verschillende partijen, dan zal bij elk van die partijen, de koninklijke weg bewandeld moeten worden qua besluitvorming. Ik geef even een voorbeeld, he, inzet van vrijwilligers vanuit Emergis binnen onze organisatie, zoals bij onze organisatie, is dat via het MT beslissing genomen. Bij Emergis is dat via die manier gespeeld, dan staat dat. En dan kun je verder op het, eh, tactisch en operationeel niveau. Daarbij is het denk ik erg belangrijk dat de, de individuele bestuurders, de directeuren, ook met elkaar in overleg gaan daarover.

S: Want je hebt daar ook je commitment nodig.

M: Ja.

A: En dan hebben we het echt over collectieve besluitvorming van die bestuurders van die verschillende organisaties?

M: Ja, ja.

A: Oke. En dat zijn dan ook mensen die weer betrokken moeten worden bij dit idee?

M: Die moeten betrokken worden bij dit idee en als je, als je het mij zou vragen hoe, welke fases zal je daarin doorlopen, ja, naar mijn idee is het altijd erg handig om ervoor te zorgen dat je eigen bestuurder enthousiast wordt voor iets, dat is stap 1. Die moet enthousiast zijn, want die heeft een groot netwerk, die praat overal over, die gaat trots vertellen, we gaan dit doen, we gaan dat doen. Dus dat staat. Dan is je tweede taak, ehm, voor de, voor de verantwoordelijke persoon binnen je organisatie om dat in die organisatie vast te leggen, he, door een MT te halen, wat meestal wel lukt, omdat je al een belangrijke persoon meegenomen hebt. En als dat staat, dan ga je op het niveau van de bestuurder zorgen dat die elkaar regelmatig zien en dat die gevoed worden door de inhoudelijk verantwoordelijke binnen de organisatie.

A: Ja, duidelijk.

M: En al die bestuurders doen niets liever dan, eh, natuurlijk ook daarmee de goede sier maken en die moet je ook een podium geven.

A: Ja, is ook zo. Dan heb ik daar nog wel een vraag over, daar wou ik dan nog wel even dieper op in gaan. Ehm, en dat gaat over een formele leider. Nou, een formele leider is iemand die zich bezig houdt met het geven van opdrachten aan anderen, als in de zin van een gewone uitvoerende organisatie. Uhm, sommige auteurs zijn van mening dat dat noodzakelijk is voor een succesvolle netwerksamenwerking, als reden geven ze vaak aan, he, stabiliteit binnen zo een netwerk. Hoe kijken jullie daar zelf tegen aan, he, als je het over besturing hebt, is er dan iemand die ook de knoop moet doorhakken, of moet dat echt gezamenlijke plaatsvinden?

S: Nou ja, ik denk, je wil zo veel mogelijk gezamenlijk doen, maar wat we wel hebben gezien aan eerdere projecten, is dat vaak voorkomt dat de initiatiefnemer gezien wordt ook als de persoon die dan een soort van de leiding neemt. Ik denk, en zeker in zo een project, dat er wel iemand moet zijn die, eh, de coördinatie heeft. Dus die echt, echt in zijn dagelijkse takenpakket heeft dat die in de gaten houdt of alles verloopt zoals gewenst en ook zorgt dat iedereen betrokken is en op de hoogte is. Ehm, de vraag is, denk ik, ehm, ja, hoe je dat gaat regelen, want vanuit, je werkt met verschillende organisaties samen, ik denk dat je daar heel goed mee kan samen zitten over hoe zien wij dit idee gezamenlijk en hoe willen we dit verder uitvoeren. Ehm, daar maak je gezamenlijke beslissingen. Maar echt puur in de praktijk, ja, heb je wel echt iemand nodig die gewoon kijkt van: gebeurt alles zoals we voor ogen hadden?

M: Zeker, en die moet ook een behoorlijk mandaat hebben.

A: Ja, klopt, want dat is inderdaad de volgende vraag, over de dagelijkse leiding, he, daarmee wordt het proces bedoeld waarbij ervoor gezorgd wordt dat de GVGZ binnen de gegeven kaders goed functioneert. De gegeven kaders komen dan vanuit strategisch niveau natuurlijk. Uhm, voorbeelden van dagelijkse leiding zijn: het ondersteunen van chauffeurs bij problemen en het onderhouden van contact met technisch dienst, dus het operationele proces. **Wie moet daar verantwoordelijk voor worden?** Dat is wel, we hebben het gehad over inzet van mensen, jullie zien voor jezelf, als ik het goed heb opgemerkt hoor, niet een taak weggelegd voor het coördineren van die vervoervoorziening.

M: Maar dat zou, dat zou kunnen, alleen dan moet dat wel echt, eh, een functie zijn, want, ja, er is een dag, dan wordt er gebeld: de bus is kapot. Komt heel wat bij kijken om dat te regelen, al die mensen die erop gerekend hebben, die naar het station gaan, die weg gaan, eh, het hele andere, alles komt op zijn kop te staan. Ehm, dat moet dus iemand zijn die dat dan coördineert en, eh, het gevaar, het mooie is als dat bij Ter Weel zou liggen en dat zou gewoon, die uren zouden betaald kunnen worden, dat je daarin sturend kunt zijn. Het gevaar is als dat niet, dat niet voldoende betaald wordt, dat het erbij inschiet. En het grotere gevaar in het geheel is bij, bij een coördinator die veel op de schouders neemt, dat de mensen achterover gaan leunen. Dat is een hele uitdaging. Ja, dat ze voor iedere scheet bij die coördinator aankloppen.

A: Ja, dat is wat ik dan hoor, duidelijke afspraken maken, ook over takenpakket van zo iemand?

M: Ja, dat is erg moeilijk, want, ehm, bij zo een project, per definitie, je stelt een proactieve coördinator aan, en iemand die proactief is, die heeft de neiging om de eigen schouders eronder te zetten en om over mogelijkheden in te zien en dat uit te breiden en dat goed te willen doen. En dat levert voor veel mensen de kans op om wat minder betrokken te raken. Dus dat is, dat is echt een, echt een hele pittige, zoiets. Ja.

A: Ja, want hoe je het ook wendt of keert he, bijvoorbeeld wij ook he, jullie hebben ook een beeld van andere organisaties, van andere partners, soms gebaseerd op ervaring, soms gebaseerd op vooroordelen, dat weet je niet, dat gaan we dus bespreekbaar maken, natuurlijk met het focusgroepgesprek, maar denken jullie ook dat een andere organisatie daar verantwoordelijk voor gesteld kan worden, voor die dagelijkse leiding? Of zijn jullie van mening dat, later komen we nog, gaan we er dieper op in natuurlijk, dat jullie daar verantwoordelijk voor worden gezien al bij voorbaat, omdat jullie het initiëren?

M: Helemaal niet.

S: Nee. Ik denk dat je eerst gaat kijken, in overleg, van hoe staan andere partijen daar tegenover. Misschien denken we wel heel te moeilijk en zegt bijvoorbeeld iemand van De Pit, nou, dat wil ik zo graag doen, dat is echt mijn uitdaging.

M: Precies.

S: Dat weten we nu natuurlijk niet.

A: Nee.

S: Kijk, de, het moeilijke komt wanneer elke partij zegt: bij ons kan dat niet liggen. Ehm, want zo zien wij met veel projecten, ja, je zet iets op, je brengt iets moois in de markt, maar er komt altijd heel veel werk bij kijken. En ik denk dat heel veel organisaties dat zeggen, en wij ook, iedereen heeft al zijn eigen functies en moet je dit daar dan nog bij gaan doen, zo komt dat, zo gaan dat dan zijn he, ik ga dat erbij doen. Eh, heb je daar dan 1: genoeg tijd voor om ook de juiste kwaliteit te kunnen bieden, want dat is het. Als ik naar mijzelf kijk, stel je doet dit ernaast en je hebt ook nog al je andere taken die je eigenlijk nu al, waar je helemaal vol mee bent, ja, dan kan je zo een project misschien niet voldoende kwaliteit bieden.

A: Maar ik kan mij voorstellen als dit echt wel uitbreidt he, dat dan iemand gewoon een, best wel een vaste baan eraan kan hebben hoor.

S: Daar heb je gewoon een, gewoon een, zeker wel een dagtaak aan.

A: Het coördineren komt best wel wat bij kijken volgens mij. Ook op het moment.

M: Ja, en als je zegt, die persoon die dat 32 uur per week gaat doen, dat kost ons 40000 euro, dat kost 40000 euro per jaar. Dan is de vraag: ehm, levert dat dan op? Daar moet je dan een sommetje van maken, he, hoeveel mensen maken er gebruik, ehm, van deze bus? voor hoeveel mensen vergroot dit dan het welzijn? en levert het op een andere punt misschien weer geld op daardoor? Dat blijft, dat blijft een ontzettend moeilijke. Het is ook heel wonderlijk dat we hebben besloten in de maatschappij dat mensen langer thuis blijven wonen, mogen blijven wonen, moeten blijven wonen. En dat er hieraan niet is gedacht en dan wordt gedacht dat moet de mantelzorger doen, wat dat betreft denk ik dat we, voor dit idee, als we het gaan onderbouwen, echt sterkt staan met 1: de eenzaamheid, he, waarin een stad als Goes niet onder doet, helaas, voor landelijk, de eenzaamheid en 2: zorgen rond de mantelzorg.

A: Ja, dan heb je het over die participatiesamenleving?

M: Ja.

A: Die gaat uit van, klopt. Dat zeggen ook heel veel mensen hoor, dat het uitgaat van onbevlekt burgerschap, he, dat burgers wel ervoor zorgen dat dan die taak die de overheid normaal gesproken zou hebben, in het geval van een klassieke verzorgingsstaat, op zich neemt, maar dat dat vaak niet het geval is. En Ter Weel.

M: En als je het even omdraait he, dit. Er is een supermarkt en die gaat boodschappen bezorgen bij ouderen, die hebben een busje, die rijden rond. Die boodschappen-ouderen, die mogen ze mailen, ze mogen een briefje inleveren en als de boodschappen afgeleverd worden, dan leveren ze het briefje in voor de volgende keer. Daar zet die supermarkt op in, blijkbaar valt er geld aan te verdienen of blijkbaar is ze er super goed in of wat dan ook. Je kunt dat ook omdraaien. He, als je met die supermarkt gaat praten, als je het nou eens andersom doet, als je nou die mensen niet gaat bezorgen en je gaat ze ophalen om ze in je winkel neer te zetten. Misschien gaan ze dan wel veel meer kopen, is dat wel aantrekkelijk. Dus hoe komt het dat supermarkten op deze manier kijken nu in plaats van andersom? Dat, dat zit een beetje in mijn hoofd, als uitdaging om daar eens mee in gesprek te gaan. Zouden we met een van jullie busjes kunnen experimenteren om het om te draaien?

A: Op zich een hele leuke, ja. Dat is al best wel out of the box, maar dat is wel een hele, daar zit op zich. Ja, ik heb het zelf niet in beeld, maar best wel potentie in om zoiets.

M: Ja, hoe komt het dat een supermarkt heeft gedacht, wij hebben deze klanten, die kunnen niet bij ons komen en dus gaan we bezorgen.

A: Ja, dat stukje ervaring juist.

M: Je kan ook zeggen, als iemand zegt, aan tafel zegt, en dus gaan we die klanten ophalen.

S: Het is waar, als je in de supermarkt bent, is de kans groter dat je veel meer koopt dan wanneer je een lijstje meegeeft.

M: Dus hey, oke, dit is wat, ik zit in een super, ik ben een supermarkt, ik zit in een winkelcentrum. Ik heb partners, andere winkels, die willen ook meer omzet. Zouden die niet mee willen doen? Kunnen we dat niet gezamenlijk betalen? Ik zorg dat het busje rijdt, ik haal die mensen naar binnen, wedden dat die ook een ansichtkaartje kopen, wedden dat ze bij de Zeeman wat kopen. Dan hebben die winkels er misschien ook wat voor over, dus, we moeten dat, die gedachte proberen te veranderen.

A: Wat je eerder ook zei he, die maatschappelijke meerwaarde dan meer, dat ze ook een stukje ervaring weer hebben he, want mijn oma bijvoorbeeld ook, die kijkt er echt naar uit om weer boodschappen te gaan doen, gewoon dat ze even de deur uitgaat.

M: Het is wat he, het is wat he.

A: Omdat ze dat gewoon heel leuk vindt, zeg maar. Ik denk dat meerdere ouderen dat wel hebben hoor, dat ze graag gewoon weer een keer naar buiten gaan en gewoon lekker de deur uitgaan, een boodschapje gaan doen.

M: Ah joh, tuurlijk.

A: Een beetje zoals vroeger, ja. Op zich wel een leuke ja.

M: En als iemand boodschappen voor je doet, en dan heb je een keer gezegd, ik hou heel erg van groene thee, vervolgens krijg je iedere keer groene thee, dan moet je wel heel veel, heel assertief zijn om een keer te zeggen van: nu wil ik graag rooibos. Zo, want je, je bent bent al zo dankbaar.

A: Ja, klopt, goed, dan gaan we naar het laatste topic, uh, dat gaat over overleg. Is al grotendeels naar voren gekomen hoor, maar we kunnen het een en ander nog wel een keer verduidelijken dan ook, dan kan ik het ook koppelen aan dit topic. **Hoe zou overleg met betrekking tot de GVGZ vormgegeven moeten worden?** Uh, zijn al heel veel dingen naar voren gekomen die daar eigenlijk, he, ten minste, antwoorden naar voren gekomen die daar iets over zeggen. Uh, is het dan, werken jullie, hebben jullie een beeld voor jullie, verschillende niveaus of zo, he, dat de ene meer over het bestuurlijke proces gaat, het andere operationeel en dat dat met bepaalde communicatielijnen aan elkaar verbonden wordt, of?

S: Ik zie daar echt het verschil wel in, want ik zie wel, wat ik net zei, uh, dat je een soort van stuurgroep hebt, die dus bestaat uit, wellicht die verschillende partijen die deelnemen, die eens in de zoveel tijd bij elkaar komen om, uh, te kijken of onze doelstellingen nog behaald worden, of we op de goeie richting zitten, waar uitbreiding misschien mogelijk is, dat soort dingen. En je hebt echt puur operationeel, dus, de mensen die de dagelijkse gang van zaken in de gaten houden en die op den duur voor zorgen dat het allemaal loopt. Ja, die komen denk ik wel wat vaker bij elkaar.

A: Ja.

M: Ja, dus redelijk traditioneel wat dat betreft.

A: Ja, dat is uit ervaring ook iets wat gewoon werkt?

S: Ja.

A: Ja.

M: Ja, en je ziet natuurlijk dat een stuurgroep gevoed wordt door de, de professionals van de werkvloer. En dat is ook belangrijk, dus daar, daar gaat die communicatie ook op en neer.

A: En hoe zorg je ervoor dat die communicatie op en neer gaat? Is dat dan een overlegplatform of iets dergelijks?

M: Nou ja, je zorgt voor dat de professional die, die zorgt dat de stuurgroep bijgepraat wordt over de dagelijkse ontwikkelingen, die vraagt de bestuurder om bepaalde agendapunten op te zetten en de, de stuurgroep komt terug met wat er in die stuurgroep besproken is en daar kan degene in de werkgroep weer wat mee.

A: Duidelijk.

M: En ik denk in dit geval dat we, maar dat is misschien meer een stukje pr, dat je ook een of twee ambassadeurs zou kunnen hebben voor deze GVGZ. Mensen met gezicht, die hun gezicht, hun stem en hun naam eraan willen leveren. Een comité van aanbeveling, hoe je het ook noemt.

A: En als we het dan over het operationele proces hebben, he, ervan uitgaande dat je bijvoorbeeld een, iemand hebt die de dagelijkse leiding heeft en de vrijwilligers zeg maar, die gaan natuurlijk ook in overleg met elkaar, eens in de zoveel tijd, lijkt mij. Is dat dan op basis van een gezamenlijke huisvesting echt, denken jullie dan, of zeg maar, dus echt fysiek een bepaald gebouw hebben waaruit ze telkens de werkzaamheden verrichten, of is dat dan?

S: Ja, denk het wel.

M: Ja.

A: Ja, dus dat is dan weer anders dan bestuurlijk niveau, waar ze gewoon eens in de zoveel tijd, zeg maar, op een bepaalde locatie samenkomen?

M: Ja, ja, ja. Als ik het goed begrijp, is jouw vraag, ehm, hoe onderhouden de vrijwilligers contact met elkaar.

A: Ja, precies, want die staan natuurlijk echt in, echt in directe relatie met elkaar he.

M: Ja, jij beaamt het ook, he Suzanne, dat die bijvoorbeeld vanuit hier, de Beukestraat, vanuit dat wijkleerbedrijf bijvoorbeeld, uh, opereren, en daar, uh, dat daar ook de communicatie gedaan wordt, en dat ze gezellig zo met elkaar een kopje koffie drinken, dat is ook meerwaarde van het vrijwilligerswerk vaak he, het gezellige.

A: Ja, klopt. Ja, duidelijk, dan heb ik daar een duidelijk beeld van. Uh, nou overlegleden, dat hebben we volgens mij al besproken he, dat zijn de vrijwilligers, dat is op zich duidelijk. Uhm, dan alleen nog de laatste vraag. Daar wil ik mee afsluiten. Uh, dat gaat over frequentie van overleg. Uhm, ja, dat is misschien heel moeilijk in te schatten hoor, maar: **Hoe vaak zou overleg met betrekking tot de GVGZ moeten plaatsvinden?** Nou ja, als je in gezamenlijke huisvest werkt, eenheid hebt, dan is dat gewoon op basis van hoe vaak je, he, bij elkaar komt, dat is heel, dat vindt op natuurlijke wijze volgens mij plaats. Op bestuurlijk niveau bijvoorbeeld, he, hoe vaak zou zoiets?

M: 3 a max 4 keer per jaar.

S: Ja, ik zat ook op 4 keer per jaar.

M: Ja, en de werkgroepleden, denk ik 1 keer in de 2 maanden, de professionals van de verschillende. En misschien verandert die frequentie door de tijd, ehm, heen. Ehm, dit moet staan, dit moet echt staan als een huis, want het afbreukrisico is ook gewoon heel groot, als dit niet zou lukken, dan zal het best wel eens een tijdje kunnen duren voordat er weer een alternatief op poten wordt gezet.

A: Uhum, ja, ik ben door al mijn vragen heen. Ik, ik denk dat we echt heel veel informatie naar boven hebben gehaald.

M: Oke.

A: Ja, ik wil jullie heel erg bedanken voor jullie tijd. Ik wil, ik weet niet of jullie nog opmerkingen hebben of vragen over het interview. Dan kan ik dat even meenemen nog.

M: Ja, ik heb nog wel een opmerking over, ehm, over het begin he, dan leg je uit hoe we het interview gaan doen. En dan gaat het over de naam, de gemeenschappelijke vervoervoorziening Goes-Zuid.

A: Ja.

M: Uhm, ik denk dat het goed is als je dat wat, wat, uhm, dat je dat echt, van mijn part, je kunt dat heel zelfverzekerder brengen, van: het heet gemeenschappelijke vervoervoorziening Goes-Zuid, we noemen dat: GVGZ.

## Transcript interview 2

Transcript interview De Schakel, op 04-04-2018 om 13:30.

Duur interview: 00:25:54

Aron Kruider: A

Respondent: AS

A: Dat komt allemaal wel goed. Ja, ik weet niet, zullen we gewoon beginnen met het interview dan maar?

AS: Ja, laten we dat doen.

A: Uh, ik heb het interview opgedeeld in topics. Dat zijn eigenlijk gewoon onderwerpen. Dus eerst gaan we in op, uh, de vervoervorm. Daarbij heb ik eigenlijk een onderscheid gemaakt naar wat algemene vragen en dat gaat meer over, he, hoe is de situatie nu en hoe ziet u de toekomst voor zich. En daarna meer al op de GVGZ en dat is dan met name zeg maar van, he, hoe zal dat er uit moeten komen te zien, welke doelgroep zou het zich op moeten richten, maar dat komt zo meteen allemaal wel ter sprake.

AS: Ja.

A: Uhm, de topics heb ik weer onderverdeeld in onderverdelen, dus, dat het een beetje gestructureerd was. En dan eigenlijk het eerste onderdeel, dat is dan de huidige situatie. En bij die eerste vraag komt de definitie naar voren, uh, mobiliteit. En mobiliteit heb ik gedefinieerd als: de mate waarin iemand in staat is om vervoer naar zijn of haar gewenste bestemming te regelen. Wat u net al zei he, een ziekenhuis bijvoorbeeld, mensen zijn daar momenteel misschien niet heel goed in staat, dat kan komen doordat die regiotaxi niet zo goed werkt. Uhm de vraag die daarover gaat is eigenlijk: **Wat is uw beeld bij de huidige mobiliteit in Goes-Zuid?**

AS: Ja, in Goes-Zuid, het gaat mij dan hoofdzakelijk tuurlijk om de bewoners van De Schakel, want daar heb ik dan wel een beeld van. Ja, wij hebben een, een gedeelte van de bewoners wat nog altijd zelf mobiel is en zelf de auto rijdt en bestuurt, zeg maar. En, uhm, we hebben natuurlijk toch wel een groot aantal bewoners die gebruik maakt van de regiotaxi. Dat gebeurt heel veel hier. Maar ja, dat geeft dus de irritatie, dat ze zo lang moeten wachten.

A: Ja, dus over het algemeen moeten zij best wel lang wachten op die regiotaxi?

AS: Ja, he, de afspraak is dat ze, volgens mij, een kwartier van tevoren beneden moeten zitten. Nou, ja, dan komen ze meestal al een half uur van tevoren. En, eh, dan heeft dat nog een kwartier uitlooptijd, dus dan, soms zitten ze inderdaad wel drie kwartier tot een uur te wachten.

A: Zo.

AS: En dan moeten ze 10 minuutjes in de auto zitten naar het ziekenhuis of naar de dokter. En dan terug hetzelfde verhaal.

A: Ja, en dat is echt niet incidenteel, maar dat is echt wel iets wat vaker?

AS: Nee, dat gebeurt heel vaak. Dat gebeurt heel vaak.

A: Ja, oke. Ja, en daaromheen. Wat vindt u, zeg maar naast de regiotaxi, bijvoorbeeld als we kijken naar openbaar vervoer, is dat een beetje toegankelijk hier of?

AS: Nou, daar wordt volgens mij niet zo veel gebruik van gemaakt.

A: Niet?

AS: Nee, nee.

A: Die mensen en waar zou dat aan kunnen liggen, of is dat lastig?

AS: Ja, dat, dat is, met de trein wordt er, volgens mij, helemaal niet veel gereisd door de bewoners. Nou ja, de bus, dat is ook maar, dat merk ik eigenlijk ook niet. Daar heb ik gewoon ook geen beeld van, maar ik geloof niet dat er veel gebruik van gemaakt wordt, nee.

A: Nee, dus wat u ziet, is aan de ene kant mensen die zelf nog een auto hebben en aan de andere kant mensen die gebruik maken van de regiotaxi?

AS: Ja. En nou hebben wij ook wel veel bewoners die voor elkaar rijden. Dat gebeurt.

A: Oke, dat is wel leuk.

AS: Dat gebeurt ook he, dat ze samen boodschappen doen, dat ze samen ergens naar toe gaan, dat gebeurt wel.

A: Oke, maar dat is wel mooi. Dus dat zijn dan vaak de mensen die wel een auto hebben, die dan anderen helpen, zeg maar?

AS: Die anderen weer helpen.

A: Nou, dat is wel leuk. Ja, en dan de volgende vraag, die over datzelfde onderdeel gaat, is: **Welke activiteiten voert uw organisatie momenteel op het gebied van vervoer?** Dus heeft u zelf een busje of iets dergelijks, of dat niet?

AS: Nee, nee.

A: Oke, dat is ook een antwoord he, ik bedoel.

AS: Wij hebben het wel eens over gehad, hoor, om een soort, zo een soort deelauto aan te schaffen en om die hier neer te zetten, maar ja, ik heb voor mijzelf meer het idee dat de bewoners niet zozeer het gebrek aan een auto hebben, maar meer aan de chauffeur. Dat het daar meer om gaat dan. En wie gaat de deelauto rijden? Dat, dat gaat dan het ding worden natuurlijk.

A: Ja. Ja, en over die deelauto, is daar voornamelijk intern over gesproken of ook met andere organisaties?

AS: Ja, nee hoor, alleen nog maar intern.

A: Dus op dat niveau is het, ja.

AS: Ja.

A: Oke, maar er is verder niks meer.

AS: Nee, nee, dat is, ja, we zijn met zoveel andere dingen bezig, dat dat weer is blijven liggen eigenlijk. En net wat ik zeg, ik denk ook wel, ik heb daar ook wel met iemand van het SMWO nog een keer over gesproken, ja, dat het gewoon heel moeilijk is. Omdat de bewoners dus niet, meestal doen ze op een gegeven moment de auto weg, omdat ze niet meer auto kunnen rijden. Dus je kan wel een auto neerzetten, maar er moet een chauffeur zijn, dat is het belangrijkste en hoe ga je dat invullen?

A: Ja, dus dat ziet u echt als een obstakel, he, die chauffeur, dan, misschien een vrijwilliger ofzo?

AS: Ja, daar heb ik dus, daarom heb ik er ook met de SMWO over gesproken. Maar ja, die, die vinden het ook eigenlijk een beetje een beetje een probleem van: hoe ga je het invullen? moet dat een vrijwilliger zijn en wordt het dan op vaste uren, of ja? Nou ja, daar is het eigenlijk een beetje bij gebleven.

A: Ja, dat is altijd een groot vraagstuk natuurlijk, he, hoe je dat precies praktisch ook allemaal gaat doen. Ja, de volgende vraag, ik denk dat die dan ook niet relevant is, **In welke mate werkt uw organisaties momenteel met andere organisaties samen op het gebied van vervoer?** Omdat u zegt van, he, we doen geen vervoer.

AS: Nee, helemaal niet, nee.

A: Nou, dan kunnen we over naar de toekomstige situatie. Ik heb dat gewoon genoemd 5 jaar later. Ik denk van ik pak gewoon een aantal jaar, ik bedoel, dat is een beetje middellange termijn. Niet helemaal ver weg, maar ook niet heel dichtbij eigenlijk. Uhm, en dan de eerste vraag die daarover gaat, is: **Als we 5 jaar verder de toekomst in gaan, hoe ziet u de mobiliteit in de regio Goes-Zuid voor zich?** Nou ja, in uw geval, dan, he, voor dit wooncomplex. Hoe ziet u dat voor zich? Als u daar een beeld bij heeft.

AS: Ja, dat heb ik eigenlijk niet echt.

A: U mag dromen.

AS: Ja, als ik mag dromen, nou, op zich zou ik het natuurlijk heel leuk vinden, en ook wel fijn vinden, als, als we gewoon, als een klein busje tot onze beschikking hadden en het konden regelen dat we een vrijwilliger hadden die bijvoorbeeld op afroep een aantal mensen, eh, zou kunnen vervoeren. Maar het grote probleem is natuurlijk, die moet om 11:00 in het ziekenhuis zijn, die om 10:00 bij de kapper. En, ja, hoe ga je dat doen? Dat, dat vind ik nog het moeilijkste, hoe ga je het organiseren?

A: Ja, dan heeft u het echt ook over het praktische zeg maar.

AS: Ja.

A: Ja, of je dan op basis van een vaste dienstregeling of op afroep, ja, dat soort vraagstukken.

AS: Ja, dat soort vraagstukken.

A: Ja, dat is ook lastig, klopt. Ja, en de volgende vraag die daarover gaat dan, is: **Welke activiteiten zou uw organisatie tegen die tijd op het gebied van vervoer willen voeren?** En u zegt dan, he, van, er zou dan misschien een busje ter beschikking zijn, en ziet u voor uw eigen organisatie daar, daar een rol in weggelegd, of meer als, eh, bestemming waarlangs het busje moet rijden?

AS: Ja, ik denk dat wij daar te klein voor zijn.

A: Ja, dus dan meer als bestemming zijnde dan, zeg maar, dat ze hier mensen.

AS: Op zouden komen halen, ja.

A: Oke, ja, nee, dat is duidelijk. Dan de volgende vraag he, **In welke mate zou uw organisatie tegen die tijd samen willen werken met andere organisaties op het gebied van vervoer?** Dat is dan meer als communicatieschakel, of hoe moet ik dat?

AS: Ja, denk ik wel, als communica. En misschien ook wel om mede te organiseren, te coördineren zeg maar. Ja.

A: Ja, nee, dat is duidelijk. Ja, dan gaan we nu echt naar het praktische gedeelte. Dat zijn de vragen met betrekking tot het initiatief GVGZ, waar, waar u al zegt, he, dat dat wel eens lastig is. Ja, misschien de vragen, die spitsen zich gewoon een beetje toe over hoe u erover denkt, zeg maar, he, dat is gewoon welk beeld u daarbij heeft. Uhm, ja we doen dan, ten minste, ik doe dan onderzoek naar een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid. En eigenlijk is het doel van mijn onderzoek om in beeld te brengen van, he, wat voor vervoerconcept moet dat worden. Dus de eerste vraag die daarover gaat, is: **Wat is uw beeld bij een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid?** En dat is heel breed, maar u had het al over een busje dan. Een busje die gewoon door Goes rijdt?

AS: Door Goes-Zuid rijdt, die zou ik dan, ja. Dat, eh, lijkt mij van wel, maar wel een busje met een lift ook, he, dat zag ik hier ergens staan, dat is natuurlijk een belangrijk ding.

A: Ja, dus een busje, en hebben we het dan over een 8-persoonsbusje of een grote bus of is dat nog heel lastig?

AS: Ja, ik denk dat een grote bus, kun je niet, nee, nee.

A: Nee, want als je hier naar buiten kijkt ook, he, als het hier langs moet rijden, dan is misschien een klein busje ook?

AS: Uhum. Wat, eh, ja, ik denk dat dan beter is.

A: Ja, en op welke, u zegt het al he, met een lift, **Op welke doelgroep zou de GVGZ zich moeten richten?** Is dat dan, u zegt aan de ene kant mensen van hier, heeft u ook een beeld van wie daar nog meer gebruik van zou kunnen maken, van die vervoervoorziening, of is dat?

AS: Senioren. Ik zou het wel op de senioren houden hier, ja.

A: En hoe denk u over, bijvoorbeeld mensen met een lichamelijke beperking, bijvoorbeeld van het Gors?

AS: Ja, ook natuurlijk. Ja, ja.

A: Mensen die dagbesteding bezoeken of iets dergelijks, of is dat?

AS: Ja, ja. Ik weet niet, daar rijden weer andere busjes voor heb ik toch het idee. Volgens mij rijden daar volop busjes voor. Maar ja.

A: Ja, klopt. Nee, dat is ook zo. Nou ja, vervoermiddel hebben we dan al eigenlijk besproken. Uhm, nou, dat volgende vraagstuk, over dienstregeling, dat kwam eigenlijk al aan bod he, **In hoeverre zou de GVGZ volgens een dienstregeling moeten rijden?** Want u zegt, vindt u lastig.

AS: Ja.

A: Welk beeld heeft u daarbij, ja? Wat is daar lastig aan?

AS: Nou, ik denk dat het heel lastig in te plannen is, omdat er natuurlijk zoveel mensen overal naartoe moeten. En de een moet naar het ziekenhuis om 10:30, net wat ik zeg, en de volgende moet om 10:00 bij de kapper zijn. En ze willen overal, overal op tijd zijn en iedereen denkt van: ik moet daar zijn, dus ik moet nu de bus hebben, weet je wel. Zo gaat dat een beetje met oude mensen, die houden daar dan niet zo heel veel rekening mee dat iemand anders ook weer ergens anders moet zijn. Dus ik denk dat dat heel moeilijk in te plannen is. Dus, ehm, en om daar een planning van te maken en iedereen tevreden te houden, denk ik dat best moeilijk is.

A: Ja.

AS: Dus als je misschien, eh, denk ik nu hoor, nu komt dat zo bij mij op, toch een soort dienstregeling hebt, is dat misschien makkelijker te regelen.

A: Uhum. En dan, wat zou daarvoor nodig moeten zijn? Dan zou je echt bij die mensen, ten minste, moet je eigenlijk gaan inventariseren, goh, wanneer, uh, doorgaans heeft u behoefte aan een bus of?

AS: Ja, dat denk ik, ja. Wat voor tijden, welke dagen en dat je daar op die manier een beeld van probeert te krijgen. En als, misschien, als mensen weten wanneer en hoe laat er een busje rijdt, dat ze daar ook de afspraak op af kunnen stemmen natuurlijk.

A: Ja, ja.

AS: Dan krijg je wat gestructureerder beeld van alles als dat iedereen zo maar, uh.

A: Klopt, ja, als het op afroep is ook he, want dan heb je met 8-persoonsbusjes te maken, hoe ga je dat allemaal aan elkaar koppelen?

AS: Ja, dat is heel moeilijk denk ik hoor.

A: Dat is wel een goed punt inderdaad. Dus u neigt dan meer naar een dienstregeling?

AS: Toch naar een dienstregeling.

A: In plaats van weer de regiotaxi, op afroep, want anders verval je eigenlijk in hetzelfde concept natuurlijk.

AS: Ja, ja.

A: Nee, duidelijk. Uhm, ja, dan is die volgende ook wel leuk, dat gaat dan over vrijwilligers. Uh, **Hoe denkt u over de inzet van vrijwilligers als chauffeur bij de GVGZ?**

AS: Ja, dat zou het mooiste wezen natuurlijk, he, dan hou je het ook een beetje betaalbaar voor iedereen.

A: U gaf al aan dat u had gesproken met SMWO daarover en daarin kwam naar voren dat het over het algemeen wel moeilijk kan zijn, of?

AS: Ja, ja, nou, die hadden ook niet zo een idee van hoe dat ingevuld moest worden.

A: Nee.

AS: Nee.

A: Terwijl zij daar best wel dichtbij zouden moeten staan?

AS: Ja, met vrijwilligers toch veel doen. Maar ja, ik heb op het moment ook wel, het ligt er een beetje aan, he, of misschien dat je bewoners hebt, dat je een beetje jongere bewoners hebt die dat misschien ook nog zouden willen doen, dat zou je ook kunnen inventariseren. En dan moet dat natuurlijk wel een busje zijn waar iemand met een gewoon rijbewijs mee kan rijden, want anders kan dat ook weer niet.

A: Klopt, met een B-rijbewijs inderdaad. Ja, dat is soms het lastige, als je weer een busje hebt met een lift, dan kan het soms zo zijn dat je een D-rijbewijs.

AS: Ja, is dat weer anders, ja.

A: Klopt. Omdat u ook zegt, he, een busje met een lift, dan wordt dat misschien ook wel weer, he.

AS: Ja.

A: Dat zijn dilemma’s.

AS: Dat zijn allemaal dingen waar je rekening mee moet houden, ja.

A: Klopt, het zou mooi zijn, eigenlijk wat u zegt, het is mooi om met vrijwilligers te werken, maar of het realistisch is, dat is een tweede vraag.

AS: Ja, dat weet ik ook niet he. Nee.

A: Nee, en ja, ook hoeveel vrijwilligers heb je dan nodig he, dat is ook.

AS: Ja, zeker als je een dienstregeling, maar ja, als je dus een soort dienstregeling probeert te organiseren, weten de vrijwilligers ook waar ze aan toe zijn. Dat, op zich, is ook wel prettiger dan dat het op afroep is, dat is eigenlijk bijna niet te doen. Denk ik niet dat dat, eh.

A: Persoonlijk, nee.

AS: Nee.

A: Dat denk ik ook.

AS: Dat wordt gewoon veel te moeilijk.

A: Ja, dat is lastig. Uhm, ja, de volgende vragen, die zijn dan al, uh, gericht op, uhm, eigenlijk die gezamenlijke vervoervoorziening, dat zou je kunnen zien dan als een netwerk, he, van verschillende organisaties. En dat moet dan georganiseerd worden, vandaar dat ik eigenlijk ook een aantal vragen stel over de organisatie van dat netwerk. Het eerste topic die daarover gaat, is dan gemeenschappelijk doel. Uhm, ja, ik zeg dan, of ten minste, de eerste vraag is dan: **Wat zou de maatschappelijke meerwaarde van de GVGZ moeten zijn volgens u?** Nou, wat is de meerwaarde bijvoorbeeld, he, voor dit wooncomplex, als u dat zou omschrijven, of is?

AS: Uh, de vervoervoorziening voor dit wooncomplex. Ja, dat de bewoners wat mobieler zijn en makkelijker overal naartoe kunnen zonder dat het de ergernis geeft van het lange wachten. Dat zou toch zeker wel van toegevoegde waarde zijn natuurlijk, dat het, eh. Er zijn ook wel mensen die hier inschrijven en vragen naar de vervoervoorziening. He, dat, hoe, hoe is dat geregeld?

A: Ja, dus eigenlijk gewoon een invulling van de behoefte die er momenteel heerst?

AS: Ja, die zou er wel zijn, ja.

A: En, he, meerwaarde, dan heb ik het ook over voorbeeld eh, iets wat eigenlijk met de samenwerking wordt gerealiseerd wat onafhankelijk situatie niet kan doen. Is het ook dat zo vervoervoorziening, u heeft het eerder eigenlijk al gezegd hoor, maar, eh, dat, dat kan dit wooncomplex niet in zijn eentje, zeg maar, opzetten, he?

AS: Nou, dat lijkt me moeilijk. Dat lijkt mij moeilijk. En, ja, het moet natuurlijk ook wel een beetje rendabel zijn. Het is een beetje zonde als er een leeg busje met een of twee personen, dat zou ook weer zonde zijn.

A: Dus u zegt, aan de andere kant, ook meerwaarde van zo, om het gemeenschappelijk te doen, is ook dat dat busje gewoon gevuld wordt?

AS: Ja, lijkt mij van wel.

A: Ja, dat is ook een goed punt. Ja, zeker, uhm, ja, de volgende vraag, sommige vragen, he, soms val je in herhaling, maar ja.

AS: Dat maakt niet uit.

A: We nemen ze toch wel even door. Uh, dat gaat over het individueel belang, uh, **Welk belang heeft uw organisatie bij de GVGZ?** Ja, eigenlijk hebben we die al wel behandeld, he, dat is gewoon dat mensen.

AS: Service voor ons. He, we zijn een serviceflat.

A: Ja, service is heel belangrijk voor de organisatie?

AS: Ja, ja.

A: Ja. Nou, duidelijk. Uhm, ja, een volgende vraag, daar hebben we het nog niet over gehad, uhm, dat is eigenlijk situatie, die schets ik dan, uh, **Als het belang van uw organisatie verschilt met die van een of meerdere organisaties bij de GVGZ,** even ter toelichting, maar het kan zo zijn, bijvoorbeeld het Gors, dat die hele andere belangen heeft dan uw organisatie of Ter Weel. Uhm, **Hoe zou daar mee omgegaan moeten worden volgens u?** Heeft u daar eerdere ervaring mee dat u in samenwerking met andere organisaties verschilde in belangen, of?

AS: Nee.

A: Nee, en als u een beeld daarbij heeft, welke werkwijze zou ervoor kunnen zorgen om die belangen, zeg maar?

AS: Tot elkaar te brengen.

A: Ja.

AS: Heb ik niet zo een idee van eigenlijk. Ik denk dat we als organisatie toch allemaal moeten nastreven dat, eh, de mensen die we willen helpen, een goede vervoervoorziening krijgen, dus, ja, wat, wat kan je daar voor tegengestelde belangen in hebben, je bent er voor die mensen, dus.

A: Dus u zegt eigenlijk, echt de nadruk leggen op het gezamenlijke traject dan?

AS: Ja, ja.

A: Oke. Dus dat is dan, als we het praktisch maken, gewoon in gesprek met elkaar gaan en dan belangen op tafel leggen en?

AS: Ja, proberen het samen te regelen, te organiseren.

A: Ja, duidelijk. Goeie. Uhm, nou, rolverdeling dan. Want, eh, he, het levert wat op, zo een gezamenlijke vervoervoorziening, aan de andere kant moet er ook wat voor geleverd worden vanuit verschillende organisaties, voordat zoiets opgezet is, voordat het functioneert. Uh, de eerste vraag die daarover gaat, is: **Wat zijn de kwaliteiten van uw organisatie die van belang kunnen zijn voor de GVGZ?** Dat kan, is een hele lastige vraag.

AS: Ja.

A: Ja, ik weet het. Ja, dan kan u denken bijvoorbeeld, he, bij Ter Weel is het bijvoorbeeld zo dat het een ophaalplek is of een ruimte waar mensen kunnen wachten, is dat bijvoorbeeld bij dit wooncomplex?

AS: Dat mag hier ook. Dat zou hier ook kunnen.

A: Soortgelijk iets?

AS: Ja, ja.

A: Ja, uhm, ja, die volgende vraag, die is al wat concreter: **Welke mensen van uw organisatie zouden bij de GVGZ betrokken moeten worden?**

AS: Ja, degene die de dienstregeling, eh, zou kunnen maken misschien.

A: Heeft u daar een beeld bij of iemand dat?

AS: Misschien een receptioniste, of zo.

A: Uhum, ja. En uzelf, zou u daar zelf?

AS: Zou ik ook willen.

A: En dan meer in overlegverband, denk ik dan?

AS: Ja, ja.

A: Ja, duidelijk. Uhm, ja, de andere die, de volgende vraag gaat dan niet over mensen, maar over middelen. En dat, de vraag die luidt, eh, ja, het moet op enige manier ook wel gefinancierd worden natuurlijk zo een vervoervoorziening, dat komt er toch altijd bij kijken, uh, **Welke middelen (zoals geld, ja het kan ook iets anders zijn, he, bijvoorbeeld een ruimte ter beschikking stellen is ook een middel) zou uw organisatie bij de GVGZ in willen brengen?**

AS: Ja, dat, eh, dat zou ik natuurlijk wel verder met bestuur moeten bespreken, zeker als het om geld gaat, maar voor de rest, wat ik zeg, de ruimte, men zou hier opgehaald kunnen worden, men zou hier kunnen wachten, eh, parkeerplaatsen hebben wij ook voldoende in ieder geval, dus dat zouden we ook in kunnen brengen. Ja, voor de rest, financieel zou ik dat moeten bespreken, daar kan ik niet echt uitspraken over doen.

A: Nee, dat snap ik, dat snap ik. Ehm, ja, dan de laatste vraag over dit onderdeel gaat over, uhm, ja, als je zo een rolverdeling gaat maken, is dat dan hetzelfde als die, als je bijvoorbeeld verschillende belangen hebt, dat je dat gewoon openlijk met elkaar gaat bespreken en dat je op die manier, zeg maar, tot een rolverdeling komt, of?

AS: Denk ik wel.

A: Die werkwijze?

AS: Ja.

A: Ja. En heeft u wel eens, eerdere ervaring met het maken van een rolverdeling, of?

AS: Nee.

A: Nee.

AS: Nee.

A: Ja, uit de praktijk blijkt dat het soms best wel lastig kan zijn, omdat je het best wel concreet gaat maken op dat moment zeg maar, ja, dus. Nee, dat is goed. Uhm, ja, dan het een naar laatste onderdeel, dat gaat dan over regie. Uh, dan de eerste vraag, u had het net al over het bestuur, dat gaat over besturing. Dat is misschien wel even handig om daar weer een definitie aan te koppelen.

AS: Uhum.

A: Daarmee wordt het proces bedoeld waarbij de GVGZ naar het gemeenschappelijke doel geregisseerd wordt. Een voorbeeld van besturing is bijvoorbeeld: het nemen van een besluit over de wijze waarop overleg gestructureerd wordt of het maken van de dienstregeling, dus meer echt het strategisch besluitvormingsproces, nog niet zozeer het operationele uitvoeringsproces, maar echt op strategisch niveau, meer het opzetten, zeg maar. Uh, de vraag die daarover gaat is: **Hoe zou de GVGZ bestuurd moeten worden?** En dan bedoel ik meer in de zin van, moet dat echt gezamenlijk plaatsvinden of moet daar echt een leider voor aangesteld worden?

AS: Dat lijkt mij altijd het beste, ja.

A: Ja?

AS: Ja, ja.

A: Dat er echt een leider wordt?

AS: Ja, ja.

A: En die dan meer als, hoe moet ik dat zien, als spin in het web, zeg maar, voor verbinding zorgt of meer echt de voortrekkersrol neemt?

AS: Nou, ja, wel echt iemand die gewoon, eh, ja, de voortrekkersrol neemt en die het goed, eh, op de kaart zet, zeg maar. En als je daar te veel mensen bij hebt, is het meestal dat het niet, niet goed, eh, dat men langs elkaar heen gaat werken, heb ik altijd het idee.

A: Precies, dus eigenlijk een organisatie dan, in dit geval, centraal stellen en de rest, eh, ten minste, die heeft daar natuurlijk ook een rol in.

AS: Ja.

A: En hoe staat die verhouding dan? Is het dan meer, zeg maar, dat die ene partij die anderen daarover informeert, of is het nog wel dat die meer, zeg maar, het besluitvormingsproces leidt? Zeg maar.

AS: Ja, dat denk ik.

A: Het tweede?

AS: Ja.

A: Ja, oke. En heeft u ook een beeld bij wie dat zou kunnen zijn? Of is dat lastig?

AS: Haha, dat is lastig natuurlijk.

A: Haha, ja, dat is een lastige, he.

AS: Dat is heel lastig, ja. Nou moet ik zeggen, Ter Weel ken ik dan wel een beetje, maar het Gors ben ik eigenlijk niet echt zo mee op de hoogte, de naam ken ik natuurlijk, ik weet wat het is, verder weet ik, weet ik dat ook niet zo. Ja, Ter Weel is natuurlijk een grote organisatie, die heeft heel veel mensen in dienst, die, die kunnen veel. Het is hier allemaal veel kleiner, veel beperkter. Ik zou niet zeggen dat, dat, ik zou best ook mee willen helpen, ik zou dingen, maar, ik denk dat Ter Weel wel een, een organisatie is die dat goed zou kunnen natuurlijk, ja.

A: Ja, en help daar ook aan mee dat zij het natuurlijk het initiatief hebben genomen dan, he?

AS: Ja.

A: Ja, dus als u nu een partij zou moeten aanwijzen, he, het is nog niet zover natuurlijk, maar dan zou dat Ter Weel kunnen zijn

AS: Ja.

A: Die dan zegt, he, die ook, ja, die daar de leiding in neemt.

AS: Ja.

A: Uhm, ja, dan de volgende vraag, dat gaat dan over de dagelijkse leiding, heb ik hem genoemd, ik dacht, ik definieer die allebei even, want dat kan soms een beetje voor verwarring zorgen, daarmee gaat het dus meer echt over het operationele proces, dus als het eenmaal werkt zeg maar, uhm, **Wie zou verantwoordelijk moeten worden voor de dagelijkse leiding van de GVGZ?** Dus, meer voor de coördinatie, voor de dienstregeling, het communiceren daarvan, als er problemen zijn met de chauffeur, dat diegene, zeg maar, als contactpersoon werkt, uh, welke organisatie zou dat moeten doen of zouden meerdere organisaties dat moeten doen?

AS: Ja, ik denk dat daar dan ook wel echt iemand voor aangesteld moet worden.

A: Ja.

AS: Dat denk ik eigenlijk.

A: En is dat in dat geval weer Ter Weel denkt u, of?

AS: Ja, misschien dat je het per toerbeurt kan doen, misschien ook nog.

A: Ja.

AS: Dat zou ook kunnen natuurlijk om het wat eerlijker te verdelen.

A: Ja, precies, dat is dan meer in termijn of zo?

AS: Ja, in termijnen, ja.

A: Dat is op zich ook een, ja. Goed, dan het laatste onderdeel, dat gaat over overleg. Uhm, ja, is altijd een dilemma he, aan de ene kant overleg over bepaalde dingen om tot besluiten te komen, aan de andere kant ook actie ondernemen natuurlijk en dat, ja, dat raakt elkaar nog wel eens. Uh, ja, **Hoe zou overleg met betrekking tot de GVGZ vormgegeven moeten worden?** Dus hoe ziet u dat gewoon voor zich? Is dat gewoon eens in de zoveel tijd dat we dan weer bij elkaar gaan komen om erover te praten, of?

AS: Hm, ja, dat.

A: Of is dat heel lastig nog?

AS: Ik denk, als je zoiets wil, dat je dat gewoon, eh, maar dat je dan ook echt even daadkrachtig op moet treden en moet proberen het op te zetten. Ik vind dus heel vaak dat er soms overleg is en een half jaar later weer eens overleg en dan weer eens overleg en dat dat zo, eh, maar een beetje voortsukkelt en dat er verder niet veel gebeurt en als je nu, eh, deze gesprekken hebt gehad en je kan het evalueren en conclusies trekken, dan moet je misschien gewoon daadkrachtig optreden en proberen, als iedereen er positief over is, om zoiets op te zetten ook.

A: Precies, ja. Dus wat u eigenlijk zegt is met name in het begin moet dat echt vaak plaatsvinden, dat overleg, om het echt een beetje warm te houden ook?

AS: Ja, ook, en om, om echt even te, te inventariseren wie dat allemaal echt willen en of de mensen er echt serieus in zijn en het dan ook daadwerkelijk proberen op te zetten, er iets mee te doen.

A: Ja, ja, dat is een goeie. En dan overlegleden, **Wie zouden dan bij dat overleg aan moeten schuiven?**

AS: Dat zouden toch van iedere organisatie sowieso een, een afgevaardigde moeten zijn, denk ik.

A: Ja, dat is dus gewoon een afgevaardigde per organisatie en die dan ook voor de interne communicatie naar de andere partijen, zeg maar, weer, eh, zorgt, he?

AS: Ja, uhum.

A: Oke, ja en frequentie van overleg, uhm, u heeft al gezegd, aan het begin is het dan belangrijk, he, dat je dat, eh, overleg echt daadkrachtig voert, en als dat eenmaal loopt, is het dan ook zo dat dat, eh, overleg minder wordt, of?

AS: Als het eenmaal loopt denk ik wel. Als het eenmaal opgezet is en het zou gaan goed lopen, dan is het ook niet nodig, dat daar elke keer overleg over gepleegd wordt natuurlijk, nee.

A: Ja, ik moet zeggen duidelijk. Ik heb denk ik een helder beeld gekregen van, eh, wat uw beeld daarbij is eigenlijk. Heeft u nog vragen?

AS: Nee.

A: Opmerkingen?

AS: Nee. Het zou leuk zijn als er iets, als er iets van zou komen, zou ik het erg leuk vinden, eerlijk gezegd, ik denk dat er op zich ook best wel behoefte aan is, dus ja.

A: Ja, dat denk ik ook. Ten minste, de verhalen die ik nu hoor, ik moet natuurlijk de andere organisaties nog spreken, maar dat het best wel onder meerdere organisaties leeft, zeg maar, ook, eh, om er wel iets mee te gaan doen, meerdere mensen, of meerdere organisaties merken wel dat er behoefte is, alleen dat ze nog een manier zoeken hoe, he, dan.

AS: Ja, net wat ik zeg, dat is best wel moeilijk en wij hebben het intern ook wel eens over gehad, maar ja, dat blijft dan toch ook weer een beetje hangen, en ja, dan gaan er andere dingen weer voor en dan ga je dat weer doen en dan blijft het op de plank liggen, zeg maar.

A: Klopt.

AS: Maar op zich zou het heel mooi zijn als er iets van kan komen.

A: Ja, is ook zo.

AS: Dus ik zou wel graag horen wat

A: Ja, oh, maar dat, ja ik zou even, hiernaar zeg maar, ik ga alles verwerken dan, eh, dat wordt dan een transcript, die stuur ik ten eerste sowieso even naar u toe, zeg maar, dat u even, als u nog opmerkingen of aanmerkingen heeft op wat ik dan op, dat is gewoon het interview helemaal uitgetypt, dat is alleen voor mijzelf, dat is, voor de rest krijgt niemand dat te zien, behalve mijn docent, ja, die moet dat, bewijslast is dat, ja. Alleen andere organisaties en dergelijke niet, dat wordt allemaal afgeschermd en dat wordt niet eens in het document opgenomen zeg maar. En, ja, als het onderzoek natuurlijk klaar is, dan ga ik het denk ik ook een keer presenteren, dan zal u ook wel uitgenodigd worden natuurlijk, het onderzoek krijgt u ook toegestuurd, uhm, ja, en ik hou u sowieso wel op de hoogte ook, als er weer ontwikkelingen zijn.

AS: Ja, dat zou ik leuk vinden.

A: Ja, ik doe deze even uit.

## Transcript interview 3

Transcript interview SMWO, op 05-04-2018 om 11:00.

Duur interview: 00:47:05

Aron Kruider: A

Respondent: J

A: Nou, uhm, ja, heeft u, want ik heb u wat informatie natuurlijk toegestuurd, heeft u daar vragen over nog? Of was het wel over het algemeen wel duidelijk?

J: Ja, ja, ja.

A: Ja, we kunnen het nog even nalopen. Ik heb hier twee papieren meegenomen, de ene daar staat zeg maar even op, he, het onderwerp van het interview, dat gaat, het interview gaat dus over een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid. En in het interview noemen we dat gewoon de GVGZ, dat is gewoon een afkorting, dat is wat makkelijker, zeg maar dan. En dat is dus een initiatief van Ter Weel om in samenwerking met regionale partners een vervoervoorziening voor Goes-Zuid, Goes-Zuid op te zetten. En met het interview wil ik eigenlijk in beeld brengen, he, hoe, hoe kijken de verschillende organisaties tegen zo vervoervoorziening aan, op basis daarvan misschien met een concept komen of iets dergelijks. En ik heb hier een aantal begrippen, die staan hier, eh, sommige vragen die waren moeilijk om makkelijk te formuleren, dus dan moest ik soms een begrip gebruiken. En per vraag zal ik even toelichten, als een begrip naar voren komt, van goh, wat is de definitie daarvan, als dat nodig is. Hier heb ik alle interviewvragen, dat is op het andere papier, dat is het tweede blad, ik heb geprobeerd om een beetje structuur in aan te brengen, dus aan de hand van verschillende topics, dan verschillende onderdelen en dan vragen, maar dat spreekt wel voor zich. Ik weet niet, zou u zichzelf misschien even kort kunnen voorstellen? He, u bent ouderenwerker dus.

J: Ja, je mag je zeggen hoor.

A: Of je.

J: En Jan, he. Eh, ja, ik ben ouderenwerker bij SMWO. Ehm, ja, primaire taken is natuurlijk om ouderen, die dat nodig hebben, te ondersteunen bij het langer zelfstandig wonen.

A: Oke.

J: Dus daar kun je eigenlijk al onze producten en diensten en activiteiten die we leveren, die zijn er toch wel op gericht om, om, eh, mensen langer zelfstandig te laten wonen.

A: Ja.

J: En we proberen dat op hele verschillende manieren te doen, bijvoorbeeld met inzet van vrijwilligers door, eh, ontmoetingsactiviteiten op te zetten, door samen te werken met allerlei partners, maar dat is toch eigenlijk het primaire doel.

A: Oke, en merkt u dat, of merk je dat, dat mensen steeds langer ook thuis blijven wonen, of is dat, dat lees je heel veel he?

J: Ja. Nou, in 2015 is natuurlijk, zijn die veranderingen in de zorg doorgezet en verzorgingshuisfunctie is komen te vervallen. Je gaat nu dus merken dat er echt mensen met, die wel behoorlijk kwetsbaar zijn, toch alleen, toch nog zelfstandig wonen, ja.

A: Ja, dus dan is ook eigenlijk meer vraag naar, he, jouw functie, zeg maar, die je uitoefent?

J: Ja, dat, dat kun je wel stellen, dat er meer werk is te doen. En vooral juist die specifieke groep. He, dat, dat is toch de groep waarvan, waarvan je denkt, he, is het nog wel te doen? Eh, kun je de risico’s die eraan vastzitten, aan dat zelfstandig wonen, kun je, kun je daar wat aan doen? Kun je wat doen aan het isolement wat in een aantal situaties optreedt? Ja.

A: Ja, mooi werk, moet ik zeggen.

J: Leuk werk, ja.

A: Ehm, ja ik zal mijzelf ook even kort voorstellen, ik ben dus Aron Kruider en ik doe dus onderzoek, wat ik net had toegelicht. Ik ben studenten Bedrijfskunde MER, vierde jaar, en ik ben nu aan het afstuderen hier, zeg maar. Vorig jaar heb ik stage gelopen bij de gemeente Goes, toen heb ik onderzoek gedaan naar de Omgevingswet, ik weet niet of u daar wel, of u daar wel eens?

J: Nee.

A: Nou, in ieder geval een heel onderzoek, en toen heb ik ook nog een project gevoerd en dat was bij Ter Weel en toen ben ik telkens langsgegaan bij een ouder iemand, was een vrouw van 104 jaar, dat is mevrouw Paulesen, en dan ging ik gewoon telkens, ging ik telkens langs en dan gewoon in gesprek gaan met zo iemand, ook inderdaad voor dat, ja een beetje dat isolement wegnemen zeg maar, ja, gewoon een gesprek voeren, zeg maar, dus dat ben ik.

J: Ze is jarig geweest he?

A: Ja, klopt, ze is nu 105 he.

J: Ik zag het in de krant staan.

A: Ja, ik had het gehoord. Ja, klopt, een hele mooie leeftijd. Ja, of we dat ooit gaan halen. Maar goed, ehm, dan denk ik dat gewoon met het interview kunnen gaan beginnen, eh, de eerste topic, dat is de vervoervorm, dus dat gaat meer over, he, he praktische gedeelte, dus echt de vervoervoorziening, eh, het eerste onderdeel daarbij is de huidige situatie, en bij de eerste vraag komt al gelijk een definitie naar voren, en dat is mobiliteit. En, eh, ja, mobiliteit, dat is een beetje een containerbegrip, eh, hangt er een beetje vanaf welke invulling je daaraan geeft. Dus ik heb het even gedefinieerd. Eh, mobiliteit is de mate waarin iemand in staat is om vervoer naar zijn of haar gewenste bestemming te regelen. En de vraag die daarover gaat is, de eerste: **Wat is uw beeld bij de huidige mobiliteit in Goes-Zuid?**

J: Ja, eh, ik ben niet echt op de hoogte van hoe het met het openbaar vervoer gesteld is. He, maar ik, ik neem aan dat jij daar wel zicht op hebt of er nog bussen rijden hier.

A: Ja, ik heb gehoord dat er een lijndienst nog is, ja.

J: Ja. Nou, eh, ik heb wel het idee dat, dat er wel een probleem ligt. En, eh, we hebben hier ook die informatieve huisbezoeken gedaan, we hebben, heel veel mensen hebben we bezocht en gesproken, vooral 70, 75-plussers. En die geven dan, een aantal die geeft dan ook aan dat het voor hen heel belangrijk is om bijvoorbeeld naar dat winkelcentrum te gaan en zeker wanneer je hier woont of hier achter De Schakel of, of daar tegenover in de, de seniorenflatjes, dan kan dat voor een aantal mensen al te ver zijn. Ik denk, in die zin, dat, dat er, kan ook hier voor Joanna wat hier zit, he, woon je natuurlijk tegenover een winkelcentrum, dan lukt dat vaak nog wel met een rollator, maar als je wat verder weg woont, dan denk ik dat de afstand al snel al zo een 800 meter of een kilometer is.

A: Ja, precies.

J: En dat, dat is, ik denk dat het voor een aantal mensen wel een probleem kan geven.

A: En zij zijn dan, zij kunnen dan geen vervoer naar die voorzieningen regelen?

J: Dat kan, dat kan, je kunt natuurlijk wel met de regiotaxi, eh, regiotaxi die, die is beschikbaar, maar ik denk ook mensen die, eh, die afstand niet meer kunnen lopen, die komen volgens mij ook in aanmerking voor zo een pasje, dus die zouden dan met de regiotaxi boodschappen kunnen doen, ik denk ook dat een behoorlijk aantal dat doet hoor.

A: Weet je ook wat de ervaringen zijn met die regiotaxi, want ik heb gisteren met De Schakel gesproken, die had er ook het een en ander wel, een beeld bij zeg maar, ja, ik weet niet, welk beeld jij daarbij hebt, bij die regiotaxi?

J: Uh, nou, ik heb het idee dat, dat het, dat dat de laatste jaren redelijk loopt, in het verleden waren er heel veel klachten over. Er is een andere vervoerder, is er gekomen en dat loopt nu wel wat beter heb ik het idee. Het is natuurlijk altijd wat, wat lastig omdat er wachttijden zijn. Dat is al lastig als je thuis moet wachten, het is nog lastiger wanneer je in het winkelcentrum zit. Er is natuurlijk een speling van een half uur. En als je in een winkelcentrum zit en je zit daar een half uur te wachten, is lang. Dus ja, eh, mensen die moeten dan maar een beetje vrede mee hebben, mee leren omgaan, want vaak is, die speling zit er gewoon in, in dat systeem. Dat is een van de nadelen, maar het is beter dan niks denk ik dan. Veel mensen maken daar wel gebruik van, die, van het vervoerspasje, dus daar kun je natuurlijk wel aardig wat mee oplossen.

A: Ja, precies, ja, duidelijk. Eh, dan de volgende vraag, eh, die luidt: **Welke activiteiten voert uw organisatie momenteel op het gebied van vervoer?**

J: Ja, de mobiliteit in brede zin?

A: Ja, gewoon, zeg maar, de organisatie SMWO he, op welke manier houdt zij zich bezig met vervoer en voert ze echt activiteiten op dat gebied, of?

J: Eh, ja, we hebben in, in, tot voor kort hebben we nog aardig wat gedaan rondom scootmobiel-activiteiten, cursussen gegeven, trainingen. En ik heb nog wel een, een enkele vrijwilligers, die kunnen mensen wel individueel begeleiden, dus wanneer mensen zeggen ik heb zo een ding, maar ik durf nog niet zo goed op pad, dan kan ik er wel vrijwilligers voor inzetten, zodat mensen op den duur wel of naar de markt durven of naar de winkel, dat soort dingen. Dus dat is een kleine activiteit. En een wat grotere activiteit, is dat we samen met het Rode Kruis, het Rode Kruis heeft een busje, en wij zijn samenwerkingspartner daarin en dat busje dat rijdt wekelijks naar een, eh, naar een activiteit toe. Dus dan meer recreatief. Zijn we mee gestart toen in de Goese Polder, eh, de winkel werd verbouwd, de Lidl, daar zit de Lidl. Die werd verbouwd en de tijdelijke Lidl, die ging buiten de wijk, had die, ging die tijdelijk het bedrijf runnen, de winkel runnen. En toen heeft het Rode Kruis, die heeft toen in dat half jaar, eh, is ook wekelijks of tweewekelijks mensen van het Erasmuspark naar de winkel gereden met een busje en wij, wij zaten daar tussen als, als zeg maar de verbindende schakel.

A: Oh, dat is wel mooi.

J: Ja, en, eh, die contacten zijn gebleven, en toen de winkel weer terug op zijn plek was, toen, eh, is dat busje ingezet om voor mensen die eigenlijk nauwelijks een netwerk hebben en die heel weinig de deur uit gaan om dan een of tweewekelijks een tochtje te maken naar iets leuks, bijvoorbeeld een theetuin of noem maar op he. Meer gezelligheid, recreatief en in het kader van de ontmoeting, dus. Ouderen die kunnen, die melden zich bij ons aan, die bellen op van: ik wil weer een keer mee met het busje, wij brengen dat in kaart en het Rode Kruis, die regelt het vervoer, die hebben dat busje, die hebben een chauffeur, een vrijwilliger. Dus in die zin, eh, zijn we er wel mee bezig dan, met vervoer.

A: Nou, dat is ook gelijk een antwoord dan op de volgende vraag, he, **In welke mate werkt uw organisatie momenteel samen?** Die samenwerking, was dat een en al positiviteit of waren er ook wel lastige dingen waarmee omgegaan moest worden bij het opzetten van die samenwerking? Hoe ervaarde jullie dat?

J: Uhm, ja, een collega van me, die, het vrijwilligerspunt, die coördineert het. Ik heb niet begrepen dat er echt problemen, problemen zijn, nee.

A: Nee.

J: Dat loopt goed en er is veel belangstelling voor, dus, dat is dan wel eens een probleem, dat er meer mensen mee willen dan er plek is in dat busje.

A: Ja, precies.

J: He, maar dat, eh.

A: Dat is alleen maar een goed teken, toch?

J: Ja, ja, het voorziet in de behoefte, mensen die willen graag een, eh, de deur uit en die willen dan graag met andere mensen op pad zijn.

A: Nou, ik moet zeggen mooi voorbeeld, ook om mee te nemen. Uhm, dan de volgende, het volgende onderdeel, dat gaat over de toekomstige situatie, daar heb ik 5 jaar later voor gekozen, eigenlijk een beetje middellange termijn, anders is het korte termijn, anders weer heel lang, 10 jaar, dat klinkt, dat is weer heel ver weg. Uh, de eerste vraag die daarover gaat is: **Als we 5 jaar verder de toekomst in gaan, hoe ziet u de mobiliteit in de regio Goes-Zuid voor zich?** Dat is misschien lastig inschatten, maar, he, we kunnen een beetje dromen, dat is niet erg.

J: Ja, ik, ik verwacht van het openbaar vervoer, zie ik geen spectaculaire veranderingen of verbeteringen, dus mensen zullen dat toch op andere manieren, in hun mobiliteitsbehoefte moeten voorzien. Dat zou nog steeds, denk ik, voor een groot deel de regiotaxi zijn, zo lang, ten minste, de Wmo dat, eh, dat vergoed. Eh, daarnaast, verwacht ik toch ook wel dat, dat er voor kwetsbare groepen, dat er ook van die busjes zullen gaan rijden, dat verwacht ik eigenlijk wel.

A: Oke.

J: Ehm, ik begreep ook, bijvoorbeeld van De Schakel, die hebben ook wel dat plan gehad, hebben ze misschien nog steeds, om een busje aan te schaffen voor uitstapjes. He, je zou dat voor uitstapjes kunnen gebruiken, maar als je een busje hebt, zou je het ook in kunnen zetten, op bepaalde dagen, om vervoer te regelen naar de winkel bijvoorbeeld. En het heeft als voordeel dat je, dat je, eh, dat het ook iets gezamenlijks is, dus dat het als het ware ook weer, ehm, in een soort ontmoetingsbehoefte voorziet, he, want het is heel anders of je alleen in de regiotaxi zit en alleen boodschappen gaat doen dan dat je met een groepje ergens naartoe gaat. Vooral het winkelcentrum zie ik dan wel als een, ja, dat is dan wel een hele belangrijke plaats. Daarnaast, eh, verwacht ik eigenlijk ook, als het over 5 jaar is, dat er in het wijkcentrum, De Pit, dat er ook veel meer te doen zal zijn voor die groep, ze zijn nu, daar ook nu al een beetje op in aan het spelen met de activiteiten, het wordt ook verbouwd, dus ik verwacht ook dat na de verbouwing, dat De Pit ook meer te bieden zal hebben voor, eh, voor senioren, bijvoorbeeld in de ochtenduren, he, in de ochtenduren heb je nog niet zoveel groepen. Maar ik verwacht wel dat daar een soort inloopfunctie komt, die hier trouwens ook is, dat er ook een inloopfunctie in De Pit komt, waar je gewoon naar binnen kan lopen, de krant kan lezen, een bakje koffie. En dan zal ook zo een busje, zou daar ook een keer op in kunnen spelen, he, dat, dat die voor het vervoer zorgt, he, dat mensen zich daar ook op in kunnen stellen, van, als ik nou zo laat, eh, benden sta, dan kan ik ook met het busje mee.

A: Ja, leuk, maandag spreek ik ook inderdaad Buurthuis De Pit, ga ik ook interviewen voor het onderzoek, zeg maar, is wel leuk, is volgens mij veel vraag wel naar, eh, wat zij aanbieden, he, over het algemeen?

J: Nou, in ieder geval, is het een aanbieder die, die oog heeft voor, eh, voor ouderen en die doen al daar aardig wat voor en op een goeie manier vind ik ook, met, om een voorbeeld te geven, bingo is natuurlijk een vrij normale activiteit voor de doelgroep, er komen er wel 100 mensen, komen daar naartoe, zij koppelen daar weer een maaltijd aan vast en er zitten dan 70 mensen met elkaar te eten. En ik denk, als je het dan over isolement hebt, he, je haalt ze er wel uit, mensen zijn onder elkaar, dat, dan heb je echt een middag of een dag, waar mensen zeggen kijk, als ze dan thuis komen, van: we kunnen er weer even tegen, het was gezellig, he. Dus, eh, ja, ik denk wel dat, eh, dat zie ik over 5 jaar, zie ik dat ook wel voor me, dat er nog meer van dat soort activiteiten zijn.

A: Ja, ja, en met het kader, he, met het zicht op vervoer is het dan belangrijk dat er ook een vervoerdienst misschien komt die ook die plek meeneemt, zeg maar? Dat mensen daar kunnen instappen en uitstappen.

J: Dat zou kunnen, kijk, met een regiotaxi is het natuurlijk ook te regelen, maar eh, het zou kunnen wanneer het busje wat breder, als je een busje hebt en dat wordt wat breder ingezet, bijvoorbeeld ook voor recreatieve tochtjes, he, dan kun je bepaalde dagdelen, kan die bus daar staan en dat je, dat je denkt, dat die eigenlijk zonder functie is, he, dan zou je nog wel kunnen overwegen, we gaan ook een soort lijndienst, eh, opzetten op bepaalde dagen, dat we ergens heen en terug gaan rijden.

A: Ja, ja, duidelijk. Eh, dan de volgende vraag, eh, dat ligt eigenlijk weer in het verlengde van wat we hiervoor hebben gedaan, **Welke activiteiten zou uw organisatie tegen die tijd, dus 5 jaar later, op het gebied van vervoer willen voeren?** Zeg maar, als we kijken, he, toekomstige situatie, dan verandert er misschien het een en ander, is SMWO, neemt die dezelfde rol in als dat ze nu doet of ziet u daar een verandering?

J: Oh, wat dat voor onze organisatie betekent?

A: Ja, ja. Welke activiteiten jullie gaan doen, zeg maar, welke rol gaat SMWO daarin spelen?

J: Nou, ik verwacht wel dat, dat we diezelfde rol spelen, maar dat, eh, onze rol is dan niet zozeer dat wij, als we gaan organiseren, wij zijn toch vaak de verbindende schakel zeg maar, omdat we met heel veel organisaties contact hebben, uh, veel, ik denk, over 5 jaar, zitten we nog meer in die wijken, dus dan, dan zullen we waarschijnlijk in, op heel veel gebied ook partner zijn, dus dat we, dat we wel daar in, op een of andere manier daar een rol in spelen, maar waarschijnlijk niet dat we overal de kar gaan trekken, dat verwacht ik niet.

A: Nee, dus meer echt die verbinding tussen de verschillende organisaties?

J: Denk ik wel, dat we, dat we vooral daar een rol in spelen.

A: Ja, en dat is eigenlijk ook weer antwoord op de volgende vraag, he, **In welke mate zou uw organisatie tegen die tijd samen willen werken met andere organisaties op het gebied van vervoer?** Dus, gewoon die verbinding eigenlijk, tussen de organisaties?

J: Die verbinding, ja, ja. We hebben ook een vrijwilligerspunt, dus dat, dat is ook, dat benutten we natuurlijk ook op allerlei mogelijke manieren, waar vraag en aanbod samen kunnen komen van vrijwilligers, dus daar kunnen we iets doen, we kunnen ook iets doen in de training van vrijwilligers, we hebben heel veel ervaring natuurlijk met het werken met vrijwilligers, hoewel Ter Weel dat natuurlijk ook heeft. He, maar, ja, dat, en we, eh, ja, ik verwacht dat we heel, nog veel meer in de wijken zitten, dan over 5 jaar, dat zie je nu al gebeuren en dat wordt alleen maar meer.

A: Ja, ja, duidelijk. Uh, dan gaan we over naar, uh, het volgende deel eigenlijk van het interview en dat is dan echt vragen met betrekking tot het initiatief de gezamenlijke vervoervoorziening Goes-Zuid. Dus eigenlijk alle vragen die nu volgen, die gaan daar echt specifiek over. Uh, dan beginnen we eerst bij een algemeen beeld. Uh, **Wat is uw beeld bij een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid?**

J: Nou, ik heb daar wel een positief beeld bij. Ik zie daar wel wat in. En of het dan, of het dan een soort lijndienst moet worden of iets anders, ik denk, ik zie meer verschillende functies, he, dus, en dat je, eh, iets, iets opzet wat misschien lijkt op een lijndienst, he, omdat daar wel belangstelling voor zou zijn, maar ook dat je dan weer zo een zelfde voorziening weer benut voor uitstapjes. En daarin denk ik dat ook goed samen te werken valt met andere organisaties, zoals De Schakel, he, die, die hebben ook dat, dat idee. He, van, het zou voor onze bewoners ook fijn zijn, dat ze zich eens konden inschrijven voor een uitstapje, he. En dat hoeft niet zo groot te zijn, omdat je, je doelgroep, ik denk, je zoekt dan toch vooral naar de mensen die het meeste problemen hebben met dat zelfstandig wonen en die, die het meeste, eh, risico lopen om te verpieteren en te vereenzamen, met die mensen hoef je ook niet de hele dag op pad, eh, als je daar een middagje op pad bent, is vaak al genoeg. En het hoeft ook niet ver, he, je kunt bij wijze van spreken, eh, hier starten en je rijdt naar Wolversdijk en je gaat daar koffie drinken en je doet een rondje en je rijdt langs het Veerse Meer of je doet een kort wandelingetje, dat kan al voldoende zijn. He, dus, het is juist de groep die het meeste dat nodig heeft, die, die houden niet meer van die reisjes van een hele dag, omdat dat gewoon te zwaar wordt.

A: Ja, precies, dus u spreekt eigenlijk over, of u spreekt eigenlijk over een combinatie, dus misschien aan de ene kant een soort, binnen bepaalde tijden, een lijndienst dan en op andere momenten op afroep of zo dan? Of hoe moet ik dat zien?

J: Ja, op afroep, dat lijkt er dan op dat wanneer iemand belt dat die bus gaat rijden, he, dat, ik denk, daar heb je dan een regiotaxi voor, he, als je echt zegt van op afroep, dan kan die groep volgens mij ook net zo goed gebruik maken van de regiotaxi. Ik zie het dan meer in een lijndienst die, die, ja, die hoeft dan niet de hele dag heen en weer te rijden, misschien eens op bepaalde dagen of op bepaalde dagdelen en daarnaast uitstapjes voor mensen, en dan kun je dan met allerlei samenwerkingspartners doen, je zou het ook met Gors kunnen doen, je kunt het met De Schakel doen, misschien, eh, doe je het een keer met eh, voor die service, mensen met die serviceabbonement hebben of doe je het een keer in samenwerking met Joanna hiernaast, met de bewonerscommissie, ja, ik denk dat daar van alles en nog wat, dus daar, daar zie ik wel, dat beeld heb ik er wel bij, ja.

A: Ja, duidelijk antwoord. Uhm, ja, de volgende vragen, he, dat is al deels misschien beantwoord, bijvoorbeeld doelgroep, ik vraag, stel hem toch maar even, ook voor mijn transcript, eh, **Op welke doelgroep zou de GVGZ zich moeten richten?**

J: In ieder geval op de doelgroep die minder mobiel is, he, want degene die mobiel is, die, die zal er geen gebruik van maken, he. Dus je komt altijd uit bij de mensen die minder mobiel zijn, dus niet meer fietsen, geen rijbewijs hebben, eh, en dan kom je al snel bij, eh, een groep die kwetsbaar is, dus die lichamelijk kwetsbaar is of, eh.

A: Ja, en zijn dat dan alleen mensen met een rollator of ook mensen in een rolstoel?

J: Hoeft niet natuurlijk, hoeft niet, maar, eh, ja, je kunt dat met een schaartje niet zo scherp afknippen. Maar, kijk, degene die, die gewoon nog fit is, die zal daar geen gebruik van hoeven te maken, dus je komt toch wel snel bij de categorie mindere mobiele terecht, eh, dat zijn vooral hoogbejaarden denk ik, he, 80-plussers.

A: Uhum, en bijvoorbeeld, he, mensen van het Gors?

J: Dat zou ook kunnen.

A: Ook een potentiële doelgroep?

J: Ja, ja, wanneer je daarmee samenwerkt, wanneer die ook die samenwerking zoeken met Ter Weel, of met degen die het uit gaat bouwen, zou het natuurlijk ook kunnen.

A: Nee, duidelijk. Uh, dan de volgende vraag, daar komt dan weer een begrip bij kijken, ten minste, he, vervoermiddel, eh, dat heb ik eigenlijk gedefinieerd, het type vervoermiddel, het vervoermiddel kan bijvoorbeeld, he, een auto zijn, een 8-persoonsbusje, een 5-persoonsbusje zou ook nog kunnen of een grote bus. Eh, als het om een busje gaat, kan er bijvoorbeeld gekozen worden om wel of geen lift te doen, dat zijn eigenlijk verschillende keuzes die gemaakt moeten worden bij zo een vervoermiddel. Ehm, **Van welke type vervoermiddel zou bij de GVGZ gebruik gemaakt moeten worden?**

J: Ja, dan denk ik toch wel een 8-peroonsbusje, ja, ja, dat, eh, ja. Zeker als je uitstapjes wil gaan maken. En ja, het zou toch ook wel mooi zijn dat er ook nog een liftje in kon, dat maakt het wel een stuk duurder, maar, ehm.

A: Ja, en dan ook met name voor de mensen die bijvoorbeeld in een rolstoel zitten of, eh?

J: Ja.

A: En ook mensen die sowieso niet zo mobiel zijn, misschien ook moeite hebben met instappen, dat zou natuurlijk ook kunnen, he.

J: Dat zou kunnen, ja.

A: Nee, duidelijk. Eh, dan de dienstregeling, dat is ook nog een definitie, he, een dienstregeling, dat is eigenlijk als een busje volgens een bepaalde tijd langs een bepaalde reisweg rijdt. Ehm, nou, volgens mij is er al deels antwoord op gegeven hoor, maar **In hoeverre zou de GVGZ volgens een dienstregeling moeten rijden?**

J: Ja, dat, dat denk ik wel, dat denk ik wel. Maar ik, ik zie het eigenlijk niet zo voor me wanneer dat busje heel die, heel de week maar volgens een dienstregeling rijdt, ik denk dat je dan nog wel eens met een, ja, je moet dat natuurlijk ervaren, he, maar zou het kunnen dat dat busje heel vaak leeg rondrijdt, he, dus, eh, misschien moet je toch eerst aan een of twee dagdelen vastleggen en dat dat insluipt bij de gebruikers, he, van als ik naar de winkel ga, kunnen we nog beter even nog een dag wachten, want morgen kunnen we met het busje mee, zeg maar, he, of he. Of dat je het, ja, dat je met De Pit nog eens rond de tafel gaat zitten wat, dat je het daar op laat aansluiten, op hun activiteiten, of.

A: Ja, wat u eigenlijk zegt is dan eerst inventariseren op welke momenten er behoefte is aan zo een dienstregeling, op basis daarvan op bepaalde tijdstippen een dienstregeling, op andere tijdstippen dan een ander iets?

J: Ja. Nou ja, voordeel zou dan kunnen zijn dat je op andere tijdstippen die bus weer voor iets anders in kan zetten, he, bijvoorbeeld voor het Gors iets doen, voor De Schakel, iets recreatiefs, ja.

A: Nee, duidelijk. Ehm, dan vrijwilligers, dan sluiten we goed aan natuurlijk, he, uh, **Hoe denkt u over de inzet van vrijwilligers als chauffeur bij de GVGZ?**

J: Ja, ja, ik denk dat het wel nodig is om het met vrijwilligers te doen in financiële zin, he, anders zal het waarschijnlijk lastig worden om, om het rond te krijgen, ja.

A: En, eh, ja, wat is, jullie hebben eerder natuurlijk zo een vervoervoorziening, dan met het Rode Kruis, en toen is ook met vrijwilligers gewerkt toch?

J: Nog steeds.

A: Ja, nog steeds, was toen alleen een B-rijbewijs nodig om het busje te besturen of ook, eh?

J: Dat weet ik even niet, dat zou ik niet weten.

A: Nee, want, ja, het geval is natuurlijk als je bijvoorbeeld, he, een busje uitrust met een lift, dan kan het zo zijn dat je een D-rijbewijs nodig hebt en dan, ja, ik weet niet, bent u van mening dat het dan lastiger wordt om die vrijwilligers te werven, want dat kan natuurlijk?

J: Zou kunnen. Ja, zou kunnen, wanneer weinig mensen een D-rijbewijs hebben, dan wordt de spoeling natuurlijk een stuk dunner he, om iemand te vinden.

A: Ja, maar over het algemeen positief ten opzichte van vrijwilligers als chauffeur?

J: Ja, ik denk dat het niet anders kan ook. Je kunt er geen beroepskracht op zetten, dat, eh, dan wordt het echt onbetaalbaar.

A: Ja, zou zo een vrijwilliger wel een training moeten ontvangen over het besturen van zo een bus?

J: Uhm, ja, nou, ja, daar heb ik eigenlijk niet zo een kijk op hoe dat zit, kijk, je kan ook zeggen dat iemand zijn hele leven lang al met zo een busje rondrijdt, ik denk van ja, moet je dan nog een training geven? Dus, dat kan ik niet goed beoordelen.

A: Ja, dat is ook zo. En een beeld bij, van he, waar kunnen we die vrijwilligers vandaan halen, of is dat nog lastig?

J: Ja, ja, waar haal je ze vandaan, ja. Dat is, ja, dat, het kan natuurlijk dat er een vacature bij ons geplaatst wordt, he, er staan natuurlijk vaker vacatures, ook van Ter Weel, bij ons op de website, we hebben een platform waar vraag en aanbod elkaar kunnen ontmoeten, zeg maar, digitaal. Dus daar maken heel veel organisaties gebruik van, die plaatsen hun website, of eh, doe ik zelf ook, ik zet ook een vacature erop, en, eh, belangstellenden, bezoekers van onze website, die vrijwilligerswerk zoeken of daar informatie over willen, die komen al die vacatures tegen. Wanneer ze reageren, dan reageren ze gelijk ook naar de desbetreffende organisatie, dus dat is op zich wel een goed medium. En verder, denk ik, zal Ter Weel en de andere instellingen hier, die kunnen ook hun eigen kanalen natuurlijk gebruiken.

A: Maar jullie hebben dus echt een mooi platform waarop je, zeg maar, die advertenties, die vacatures, zeg maar, neer kan zetten?

J: Ja. We zitten daar zelf niet tussen, we stellen alleen het platform beschikbaar, reacties die gaan ook rechtstreeks naar, ik heb er vanmorgen nog een gehad, op een vacature die ik zelf had, van iemand die had het gelezen en die reageert, die raakt bij mij terecht en ik kan weer direct.

A: Maar dat is wel een mooi iets natuurlijk, he, dat we dan zoiets hebben. Uhm, dan het laatste onderdeel van deze topic, en dat gaat over de betaling, **In hoeverre zouden gebruikers van de GVGZ een betaling bij gebruik moeten doen?**

J: Ja, ik denk, dat, dat mag je best wel vragen, he, al is het maar symbolisch, zeg maar, he, al is het maar bijvoorbeeld een euro voor, dat elk ritje een euro kost of iets dergelijks. Want dat, heel veel mensen zullen ook een pasje hebben van de regiotaxi en daar moeten ze ook voor betalen, dus, en het Rode Kruis-busje trouwens betalen ze ook allemaal voor wanneer er een uitstapje is, ze betalen sowieso de entreekosten wanneer, wanneer die er zijn, en ook eh, ook eh bijvoorbeeld wanneer ze naar Vlissingen gaan en ze daar koffie gaan drinken, dan betalen ze toch ook 5 euro of 7,50, gewoon voor de rit.

A: Dus het hoort eigenlijk ook gewoon?

J: Vind ik wel, vind ik wel.

A: Ja, het kost natuurlijk wat, dus het moet ook wel.

J: Ja, ja, hier in de wijk hoeft het natuurlijk niet veel te kosten, he, maar, wanneer je nou naar het winkelcentrum kan of De Pit, dan kun je daar toch best even een euro geven of een, of 50 cent, weet ik het wat he.

A: Ja, duidelijk, ehm, ja, de volgende vragen, he, dat is dan dit deel nog.

J: Het is overigens wel met de prijs zo, als die weer te hoog wordt, je, als, eh, dan gaan mensen, dan gaan mensen niet meer mee.

A: Nee, dus echt iets van een euro, of zo?

J: Ja, het moet iets zijn wat in ieder geval geen drempel opwerpt, he, waar mensen ook zeggen: tuurlijk, een kleinigheidje heb ik er wel voor over. Ga je natuurlijk 3 euro vragen heen en 3 euro terug naar de winkel, dan zeggen mensen, ja, dat ga ik niet doen.

A: Nee, dus je moet wel goed nadenken over de prijs die je vraagt, je kan niet, eh.

J: Ja, dus dat moet geen drempel zijn, dat is het belangrijkste eigenlijk.

A: En ook omdat je vaak ziet, he, soms, eh, mensen die hebben ook behoefte aan vervoer, maar of ze soms ook gebruik gaan maken van het vervoer, dat is nog een tweede natuurlijk.

J: Ja.

A: Als je die prijs inderdaad heel hoog maakt, dan wordt dat natuurlijk nog lastiger.

J: Ja, op een gegeven moment, als die te hoog is, dan, eh, dan wordt het een probleem.

A: Nee, duidelijk, de rest van deze vragen, die gaan meer nog over het organisatorische deel, nou, we kijken gewoon wat we, er kunnen soms lastige vragen zijn, dat begrijp ik, maar ik probeer een beetje een beeld te schetsen, he, welk beeld jullie hebben, geen beeld is ook een beeld, maar we kijken wel. Uhm, nou, de eerste vraag die gaat over de maatschappelijke meerwaarde, he, en dat is dan meer, he, wat levert het op voor de mensen, de inwoners, **Wat zou de maatschappelijke meerwaarde van de GVGZ moeten zijn volgens u?**

J: Uh, ja, uh, het, het moet mensen wel helpen om langer zelfstandig te wonen. Dus dat ze allerlei normale dingen, zoals boodschappen doen of naar het buurthuis gaan, uhm, daar moet het eigenlijk in voorzien. En, eh, belangrijkste functie, naast het zelfstandig wonen, is natuurlijk ook het elkaar ontmoeten, bij uitstapjes zie ik dat ook wel voor me, he, dat, dat mensen daar geholpen worden, dat het iets makkelijker wordt, uh, om elkaar te ontmoeten, mee te blijven doen in de samenleving, he, dat je de, wanneer je altijd maar in je appartement zit, dat je ook eens een keer de mogelijkheid hebt om, eh, naar de boulevard in Vlissingen gebracht te worden of, eh, of naar een leuk winkelcentrum, of noem maar op he. Dus dat meedoen in de maatschappij, die waarde, die zit er toch ook sterk in vind ik.

A: Ja, dus aan de ene kant, he, mensen die kunnen op hun gewenste bestemming komen, daar ook weer het sociale contact ervaren, zeg maar?

J: Ja, ja, het meedoen in de maatschappij, het sociale contact, en ook helpen om langer zelfstandig te blijven, ja.

A: Nee, duidelijk. Uh, dan de volgende vraag, dat gaat dan meer over het belang, he, van jullie organisatie, **Welk belang heeft uw organisatie bij de GVGZ?**

J: Dat zou kunnen, onze doelstelling is ook dat mensen die, die moeite hebben om mee te kunnen komen in de maatschappij, dat is eigenlijk onze primaire doelgroep, dat is heel breed, maatschappelijk werk doet daar wat in, welzijn doet er ook wat in, kijk, heel veel mensen die zitten op onze organisatie niet te wachten, want die redden het gewoon prima zelf, dus, die moet je ook lekker laten doen, he, die, eh, het gaat juist om die groep die eh, die moeite heeft om mee te komen. Dus, het belang van onze organisatie bij eventueel een vervoervoorziening zou kunnen zijn, he, dat je zegt, die groep die het moeilijk heeft, die zou er gebruik van kunnen maken, dus dat komt goed overeen met onze primaire doelstelling.

A: Ja, en door daarin samen te werken op dat vervoer, kan die doelstelling beter bereikt worden ook, ik denk dat SMWO.

J: Nou ja, het kan helpen, dus, ik zou me kunnen voorstellen, wanneer zoiets ontwikkeld wordt, dat wij ook best wel aan zouden willen schuiven om erover mee te denken, om te kijken, van, hoe kun, hoe kun je dat goed neerzetten, welke oplossingen, welke problemen kom je tegen, welke oplossingen kun je er voor vinden, dus ik denk wel dat eh, dat SMWO, ja, ik praat nu natuurlijk voor heel de organisatie, daar kan ik, even lastig, maar ik denk wel, ik denk wel dat dat in, eh, in de doelstelling past hoor.

A: Ja, duidelijk. En dan de volgende vraag, dat is dan weer een situatie he, **Als het belang van uw organisatie, wat u net schetste, verschilt met die van een of meerdere andere organisaties bij de GVGZ**, bedoel ik meer in de zin van dat het tegenstrijdig is, **hoe zou daar mee omgegaan moeten worden volgens u?**

J: Oh, ja, dat is natuurlijk lastig he, dan, dan ga je er dus vanuit dat zich een probleem voordoet of een meningsverschil, in de toekomst, en hoe ga je daar dan mee om. Ik kan het heel moeilijk beoordelen.

A: Ja, ik kan wel een voorbeeld geven, want het blijkt toch altijd bijna wel, he, dat er op bepaalde punten, bijvoorbeeld laat ik zeggen, bijvoorbeeld Gors, die heeft er belang bij dat het busje wordt uitgerust met een, ja, laten we zeggen, een lift, he, en daardoor moeten mensen rijden met een D-rijbewijs, chauffeurs, andere die zeggen weer van, ja, he, liever geen lift, moet je daarover in gesprek gaan met elkaar, moet je belangen op tafel leggen?

J: Dat moet je zeker doen. He, wanneer, wanneer, eh, ligt natuurlijk ook in welke mate organisaties participeren, he, dat, kijk, wanneer, wanneer het Gors een deel van die bus gaat betalen, dan zitten ze natuurlijk heel anders in het project dan wanneer wij, eh, zeggen van, nou ja, wij willen wel als een soort smeermiddel fungeren en, eh, wij hebben over de aanschaf ook niet heel veel te zeggen vind ik, als wij niet meebetalen zeg maar. Dus het ligt ook aan je positie in het project, dus dan, eh, maar ik, ja, ik ben er nog altijd wel positief, vind ik, als je samenwerkt en er doet zich een verschil van mening voor, daar kom je dan meestal toch wel weer uit.

A: Ik snap het, ja. Laten we er niet te lang bij,

J: Nee.

A: Nee, dat is ook zo, dan het volgende onderdeel, dat gaat dan meer, he, over de rolverdeling, zeg maar, je hebt een gemeenschappelijk doel geformuleerd, en dan kom je op het punt dat je een rolverdeling gaat maken, uhm, **Wat zijn de kwaliteiten van uw organisatie die van belang kunnen zijn voor de GVGZ?** We hebben het al, ik heb al wat gehoord, hoor, maar.

J: Ja, nou ja, in ieder geval dat wij met heel veel organisaties hier in de wijk contact hebben, met Gors, met De Pit, met De Stadstuin, die is van ons, uh, Stadsboerderij hebben we ook wel contacten mee, we zitten eigenlijk overal hier wel in de wijk, ook buiten de wijk. Dus dat, dat zou kunnen helpen. We gaan ook de komende jaren, gaan we juist in Zuid, hier in Zuid ook nog wat extra investeren in opbouwwerk, dus dat neemt alleen maar toe. We hebben ons vrijwilligerspunt, he, wanneer je vrijwilligers gaat bemannen zo een bus, daar zouden we ook iets in kunnen betekenen. Ja, ik zoek zo maar naar een aantal aanknopingspunten, zeg maar, he, waarin we iets zouden, waarin we iets zouden kunnen doen. Dus daar zie ik.

A: Dat is al best wel concreet, dus aan de ene kant het verbinden van die organisaties, aan de andere kant misschien het faciliteren in, he, ten minste, het ter beschikking stellen van het platform voor vrijwilligers.

J: Uh, ja, dat zou kunnen, eventueel, je zou ook nog kunnen denken aan, dat we iets van training doen van vrijwilligers, doen we ook regelmatig, ook voor andere organisaties, dat, eh, niet alle vrijwilligers, die zijn het gewend om met mensen om te gaan of, eh, ze, he, dus daar zouden we ook wat in kunnen doen, zeg maar, he.

A: Ja, duidelijk.

J: Dus, ik verwacht wel dat SMWO, wanneer dat gevraagd wordt, dat die wel een bepaalde rol zouden willen spelen in zo een, wanneer zo iets van de grond komt, we zullen niet de kar trekken denk ik, we gaan niet denk ik dat busje aanschaffen of daar een aanvraag voor doen of zeggen dat gaan wij wel allemaal doen hier in de wijk, dat verwacht ik eigenlijk niet.

A: Daar komen we zo meteen ook nog over, he, wie zou die kar dan wel moeten trekken, maar dat is bij regie. Uhm, volgende vraag is **Welke mensen van uw organisatie zouden bij de GVGZ betrokken moeten worden?**

J: Ja, het zou ouderenwerk kunnen, kunnen zijn, hoeft niet per se, zou kunnen, het zou ook opbouwwerk zou het nog kunnen zijn, omdat die de komende jaren een wat grotere rol ook gaan spelen hier in de wijk en daardoor ook natuurlijk als een soort spin in het web al die organisaties kent en mee samenwerkt. Het zou ook het vrijwilligerspunt kunnen zijn, dat die aansluiten vanuit hun expertise. Dus er zijn verschillende mogelijkheden, we hebben een expertgroep ouderen, bij SMWO, er zit mantelondersteuning in, er zit vrijwilligerspunt in, er zit ook een opbouwwerker bij, dus ik ga dit ook wel, dit gesprek, dit initiatief ga ik ook zeker even noemen.

A: Nou, leuk. Ja, duidelijk, leuk. Ja, dan de volgende vraag, altijd een lastige hoor, maar uhm, ook al deels naar voren gekomen, maar **Welke middelen (zoals geld, uh, heb ik er maar bij genoemd, omdat dat vaak het moeilijkste punt is bij een samenwerking) zou uw organisatie bij de GVGZ in willen brengen?**

J: Geld waarschijnlijk niet. Nee. Maar wel wat ik zeg, we willen wel een samenwerking in de zin van, eh, een zekere rol daarin spelen, vanuit vrijwilligerspunt of vanuit opbouwwerk of ouderenwerk, en aan willen schuiven en mee willen denken en zoeken naar oplossingen.

A: Ja, dat is ook een middel he, tijd, tijd wat jullie erin steken natuurlijk ook.

J: Ja, omdat het gewoon goed overeenkomt met, uh, het lijkt goed overeen te komen met de doelstellingen die wij nastreven, dus in die zin, uhm.

A: Ja, duidelijk. En als ik gewoon even vraag hoor, hoe ziet u de of hoe zie je de financiering dan wel voor zich? Uhm, zou daar een partij van binnen de samenwerking, zou die daar verantwoordelijk, of ten minste, zou die het moeten financieren, commerciële partij is natuurlijk een mogelijkheid, provincie, gemeente? Wat is uw beeld daarbij?

J: Ja, vaak, vaak voor de, voor de aanschaf van dat soort dingen, ja, zou je nog kunnen denken aan bepaalde fondsen. Daarnaast zit je natuurlijk ook wel met allerlei onderhoudskosten. Ik weet dat het Rode Kruis-busje van, eh, waar wij mee samenwerken, werkt samen met de gemeente. Dus dat, eh, gemeente kan daar zeker een partner in zijn, omdat het eigenlijk ook wanneer je dat voor, uh, voor kwetsbare groepen doet en je doet dat, je zet dat busje in zodat mensen langer zelfstandig kunnen leven, dan kadert dat helemaal in de Wmo, is het bijna een voorliggende voorziening, zeg maar he. Dat je zegt, het helpt, het draagt eraan bij dat mensen later een beroep moeten doen op dure zorg, bijvoorbeeld, he, het zorgt ervoor dat mensen langer thuis wonen, dus, dat ze later instromen in verpleeghuizen of in dagbesteding of noem maar op. Dus gemeente is zeker een partner ook.

A: Ja, precies. Ja, duidelijk. Uhm, ja, dan de volgende vraag, uh, **Hoe zou de rolverdeling bij de GVGZ tot stand moeten komen volgens u?** Is dat gewoon in gesprek gaan, of?

J: Ja, ik, daar heb ik niet zo een, niet zo een beeld bij, van, van wie welke rol erin kan spelen. Daar zou je misschien inderdaad een aantal partijen bij elkaar, bij elkaar moeten brengen om te kijken, van, wat is verstandig daarin en wat is logisch?

A: Ja, precies, dat is dan gewoon een kwestie van, he, je verwachting naar elkaar uiten, welk beeld je erbij hebt en, ja, nee, duidelijk. Dan het volgende onderdeel, he, daar hebben we het al heel even kort over gehad eigenlijk, de kar trekken, voor SMWO, ziet voor zichzelf op dat punt geen rol weggelegd, per se?

J: Nee, op dit moment niet.

A: Nou, dan de eerste vraag, die gaat over besturing, en besturing dan heb ik het meer over het strategische besluitvormingsproces, en daarmee wordt het proces bedoeld waarbij de GVGZ naar het gemeenschappelijke doel geregisseerd wordt, een voorbeeld van besturing is het nemen van een besluit over de wijze waarop overleg gestructureerd wordt of iets dergelijks, bijvoorbeeld, he, dat je zegt bijvoorbeeld van vier keer per jaar gaan we overleggen, dat soort besluiten, meer strategisch niveau. Uh, **Hoe zou de GVGZ bestuurd moeten worden?**

J: Ja, eh, je praat daar al over een situatie dat er iets is, he, dat er iets is, zo ver zijn we nog niet, dus, we moeten eerst nog een hele aanloop nemen voordat, voordat die bus zeg maar gaat rijden of iets anders, he, misschien heeft een andere partij een heel andere mening dan ik erover, of een ander inzicht erover, dus dat is belangrijker denk ik, om eerst te kijken van, wat is nou het plan, ik denk wel dat het goed is dat, dat je natuurlijk met betrokkenen, betrokken partijen, regelmatig om de tafel zit om te kijken van, uh, de doelstelling die we hebben, halen we die ook, of hoe loopt het en moet er iets bijgesteld worden of juist niet of, eh, dus daar ontkom je niet aan, denk ik, wanneer je met verschillende partijen iets doet, dat je ook regelmatig eens kijkt van zitten we op koers.

A: Ja, en is er dan een partij die daarin de voortrekkersrol moet nemen of?

J: Oh, dat is lastig, lastig, want daar is het natuurlijk ook de vraag of er een partij is die zegt van ja, ik voel me geroepen om dat te doen, want dat betekent, dat betekent dat je daar heel wat tijd in zal gaan investeren, om dat te gaan doen he, dus dat is nogal wat.

A: Ja, een beetje algemene gedacht is vaak, he, degene die het initiatief neemt, die neemt ook de voortrekkersrol op zich.

J: Ja, nou ja, daar is ook wat voor te zeggen natuurlijk, he, van degene die daar het hardste over roept, die moet maar aan de slag gaan. Uhm, aan de andere kant, ja, het, dat gaat nogal wat tijd kosten en elke organisatie die betrokken is, die zal ook zeggen, ja, waar haal ik die tijd vandaan, want die tijd kost in feite ook weer geld, dus dat zal dan wel een probleempje, of een puntje zijn, een probleem wil ik het niet meteen noemen dan, maar wel een punt van aandacht, he.

A: Uhum, misschien dat het gewoon moet blijven bij iets gemeenschappelijks, iedereen dezelfde inzet, zou dat dan een optie kunnen zijn, of? Of is het lastig?

J: Ja, vaak, vaak gaat die verantwoordelijkheid toch, schuift naar een organisatie toe, en dat, daar ontkom je bijna niet aan. En die andere doen wel mee, maar in verantwoordelijkheid wordt het anders gevoeld, vaak, ja, zo werkt het vaak.

A: Uhum, oke, duidelijk. Ja, dan de volgende vraag, gaat dan meer over de dagelijkse leiding, dat is dan eigenlijk situatie, he, als de GVGZ wel opgericht is, als we wel zover zijn gekomen dat bijvoorbeeld een busje rijdt langs Buurthuis de Pit, door vrijwilligers, eh, nou ja, dagelijkse leiding dat is dan meer, he, dat operationele proces, bijvoorbeeld als een chauffeur een probleem heeft, dan kan die naar een bepaald persoon toe, uhm, **Wie zou verantwoordelijk moeten worden voor de dagelijkse leiding van de GVGZ?** Is dat een coördinator, of hoe zit dat precies?

J: Ja, een beetje hoe je regelt, hoe je het afspreekt, laat je het aan vrijwilligers, laat je het, hou je het bij een organisatie. Ik weet dat het Rode Kruis, die eh, dat is natuurlijk ook een organisatie die eh, die zou je hier ook nog in kunnen betrekken eventueel, he, dat ze een tweede bus gaan runnen, uh, maar die doen, natuurlijk als vrijwilligersorganisatie, doen die ook een aantal dingen in dat busje wat vroeger SMWO deed, he, die, die hebben de vrijwilligers in dienst zeg maar, die regelen het onderhoud van die bus, uh. Er zijn natuurlijk allerlei opties, he, van hoe je dat doet.

A: Klopt, maar waar neig je nu meer naar toe, uh, zeg maar voor de dagelijkse leiding, vrijwilliger of iemand in dienst van een organisatie?

J: Uh, nou, ik, ik, dan neig ik er toch meer naar om het, om dat bij een organisatie te leggen, maar dat kan dus ook een vrijwilligersorganisatie zoals het Rode Kruis zijn. He, dus in feite regelen vrijwilligers dan, maar ik denk dat je, maar je moet dit wel in een organisatie plaatsen, want als je het aan een individuele vrijwilliger ophangt, dan is dat te kwetsbaar, he, die persoon, die kan wel enorm goed daar voor zijn en enorm zijn best er voor doen, maar wordt die ziek, dan, dan heb je het zitten.

A: Ja, precies, nee, duidelijk. Uhm, dan het laatste onderdeel, dat gaat over, het laatste topic, gaat over overleg, he, er moet toch altijd overleg gevoerd worden, he, altijd moeilijk he, aan de ene kant overleg voeren, aan de andere kant actie, maar goed. Uh, dan overlegvorm, dat is dan meer, zeg maar, welke vorm het aanneemt, **Hoe zou overleg met betrekking tot de GVGZ vormgegeven moeten worden?** Je hebt verschillende stadia natuurlijk, het oprichten ervan en dan als het eenmaal loopt, welk beeld heb je daarbij?

J: Ja, ik, dan zou ik misschien toch ook uitvoering en beleid uit elkaar willen halen. Dat je, dat je met vrijwilligers en, he, mensen die dicht bij de uitvoering staan, de alledaagse praktijk zeg maar, dat je daar iets mee organiseert en dat je de grote lijn, dat je dat weer door een ander clubje laat doen. Bijvoorbeeld de organisaties die, eh, die zich gecommitteerd hebben hieraan.

A: Ja, dus uitvoering en beleid scheiden. Als we dan kijken naar de overlegleden, wie zou bij dat uitvoeringsoverleg moeten aanschuiven en wie bij het beleid?

J: Ja, uitvoering is toch de vrijwilligers, de chauffeur, degene die misschien een planning maakt van, he, als we zo een dagtochtje gaan doen, waar gaan we dan naartoe, waar de vragen van eventueel, waar de mensen zich aan kunnen melden, ja, dat, heel praktisch gericht, echt puur op de uitvoering.

A: En beleid is dan meer de bestuurders van de organisaties, of de managers?

J: Nou, bestuurders hoeft niet, en managers hoeft denk ik ook niet, nee, maar wel, wel mensen die, die, eh, de organisaties kunnen en mogen vertegenwoordigen, he, die binnen een bepaald kader dingen kunnen regelen.

A: Ja, nee, duidelijk. Uhm, ja, dan de laatste vraag, he, is een beetje, dat is lastig in te schatten natuurlijk, maar frequentie van overleg, uh, **Hoe vaak zou overleg met betrekking tot de GVGZ moeten plaatsvinden?**

J: Ja, vooraf heel moeilijk aan te geven. Ik denk dat, dat degene die in zo een overleg zitten dat zelf wel aanvoelen, he, dat.

A: En hoe is dat met, toen met het Rode Kruis gegaan, is er toen heel veel overleg gevoerd of valt dat wel mee?

J: Niet zo heel veel overleg, nee, uh, er is een enkele keer is er overleg met het Rode Kruis en de gemeente erbij, omdat de gemeente er financieel ook in zit, daar heeft de gemeente ook aangegeven dat ze het wel belangrijk vinden, dat die het op een gegeven moment ook voorgesteld hebben, dus met de gemeente is er een of twee keer per jaar overleg, dus dat is hele lage frequentie. En dat is meer, meer om te kijken van, uh, of de continuïteit er nog inzit en of het oplevert wat we, waarvoor het bedoeld is, echt de grote lijn. Maar er is natuurlijk wel frequent overleg met, met chauffeur, het Rode Kruis, degene die, wij verzorgen de aanmelding, dus de ouderen melden zich bij ons aan, dus wij houden dat ook bij wanneer overschreven is en dat soort dingen, wanneer er te veel klanten zijn, en dan heb je wat vaker overleg natuurlijk.

A: Ja, duidelijk. Ja, dan hebben we alle vragen gehad, ik wil u in ieder geval alvast heel erg bedanken voor de tijd natuurlijk.

J: Graag gedaan.

A: Uh, vragen over de vragen, opmerkingen over het interview, dat mag ook.

J: Nee.

A: Nou, ik kan nog wel even de procedure toelichten.

## Transcript interview 4

Transcript interview Incluzio, op 06-04-2018 om 13:30.

Duur interview: 00:41:15

Aron Kruider: A

Respondent: C

A: Ja, ik weet niet of u voorafgaande al vragen heeft?

C: Nee, ik weet dat dit speelt, dus, ehm.

A: Ja, u bent wel op de hoogte gebracht door Suzanne Bassie met een mail, of nog niet echt?

C: Nee, bij mij, ik weet, ehm, hoofd facilitaire dienst, ga je dan een naam geven?

A: Pfoe.

C: Ja, hans, hans?

A: Van Ter Weel? Ja..

C: Uhm, wij hebben het hier al eerder over gehad.

A: Ja, er is volgens mij wel eens over gesproken inderdaad, tussen verschillende partijen. Ik hoorde van De Schakel al dat ze het al een keer met SMWO er ook over hadden gehad, dus, en het Gors, die heeft dan al weer een keer met Ter Weel gesproken, dus het leeft wel een beetje, alleen, ja, nu, nu, ten minste, Ter Weel wil nu echt de eerste stap daarin zetten. Dus eigenlijk dit onderzoek, he, als onderlegger daarvan. Ja, ik weet niet, zullen we dan maar gewoon beginnen aan het interview, dan stel ik wel gewoon de vragen. Uh, sommige vragen dan heb ik wel, ehm, ja, die waren een beetje moeilijk om makkelijk te stellen, om het maar zo te zeggen dan. Uh, sommige begrippen, zeg maar, die kon ik niet vermijden, alleen dan heb ik wel even een definitie aan gekoppeld, omdat soms, zoals mobiliteit, dat is echt een containerbegrip, iedereen heeft daar zijn eigen beeld van wat dat precies inhoudt, dus dan heb ik dat even gedefinieerd. Dus dat we niet langs elkaar heen praten eigenlijk.

C: Even jouw opleiding, die ben ik even kwijt.

A: Bedrijfskunde MER op de Hogeschool Zeeland.

C: En dat is in Middelburg?

A: Eh, Vlissingen, ja, nu nog Vlissingen, er is wel in Middelburg, bouwen ze nu wel weer een nieuw gebouw, volgens mij gaat die binnenkort open.

C: Oh, dat heb ik gehoord, vandaar dat ik Middelburg zei.

A: Ja, klopt, volgens mij is dat meer voor de technische kant dacht ik, had ik het idee.

C: Oke.

A: Uhm, nou, het eerste onderdeel, dat gaat over de huidige situatie. Uh, nou, bij de eerste vraag komt gelijk het begrip mobiliteit naar voren, waar ik het net over had. En dat heb ik gedefinieerd als de mate waarin iemand in staat is om vervoer naar zijn of haar gewenste bestemming te regelen. Uh, de eerste vraag die daarover gaat is eigenlijk: **Wat is uw beeld bij de huidige mobiliteit in Goes-Zuid?**

C: Ja, snap ik, als je naar vraag 2 kijkt, uhm, dan kom ik ook weer bij vraag 1 terug, wij, ehm, hebben in principe een re-integratie-opdracht, die we met de doelgroep doen. Uhm, en waarin wij allerlei gaatjes dichtlopen die ontstaan zijn door alle verschuivingen in het sociale domein.

A: Ja.

C: De vervoersvraag is in die twee jaar dat we hier nu bezig zijn, ons nog nooit gesteld. En ehm, dan kun je zeggen, daar herkennen mensen zich niet in, maar mensen komen hier voor de gekste dingen wel aanwaaien, he, ramen zemen, uh, dus, ehm, natuurlijk, als die mensen ergens zitten, achter de geraniums, maar daar werken we ook weer samen met de, de OEC’s, Scalda, die zijn actief in de wijk, nu is die mevrouw hier die normaal gesproken in dat kantoortje haar werk doet, zit ook in de wijk, dus, ehm, daar zou een vervoersprobleem kunnen komen en dat zouden we kunnen horen, of een of andere manier hoor ik het heel weinig. Dus ik heb daardoor, uh, niet de indruk dat het een heel groot probleem is, terwijl ik echt ook begrijp dat mensen het probleem wel hebben. Ik hink een beetje op twee benen.

A: Ja, precies, waar zou dat aan liggen, he, dat ze dat niet, misschien niet uitspreken of gewoon, dat dat probleem misschien kleiner is dan dat wij denken, dat zou natuurlijk ook kunnen.

C: Dat denk ik, dat denk ik.

A: Dat tweede?

C: Dat denk ik, ja.

A: Ja, en, ja. Dus, eh, ligt dat aan de ene kant dat vervoer gewoon goed geregeld is in Goes-Zuid of dat mensen iets hebben van, goh, op een gegeven moment, thuis zitten is ook wel prima.

C: Nou ja, het is natuurlijk ook niet heel groot, dus, het is ook niet dat je zegt, ik moet 3 kwartier fietsen wil ik bij Dirk van de Broek komen, dus er zijn heel veel mensen die toch, met hun beperkte mobiliteit, want je ziet hier af en toe wel mensen voorbij schuiven, dat je denkt, komt die dadelijk nog terug met de boodschappen van Dirk of eh, of hoe zit het.

A: Ja, precies, nee, duidelijk. De tweede vraag heeft u dan eigenlijk ook beantwoord, he, eigenlijk voert u geen activiteiten omdat er geen vraag, of ten minste, de vragen komen niet binnen, dus jullie hoeven ook geen actie te ondernemen als het ware. Ehm, de derde vraag is dan denk ik ook.

C: Ja.

A: Uh, misschien wel de toekomstige situatie, die heb ik even, ten minste, he, heb gewoon 5 jaar later gekozen, een beetje middellange termijn, niet heel lang, ook niet heel kort. Uh, de vraag die daarover gaat is: **Als we 5 jaar verder de toekomst in gaan, hoe ziet u de mobiliteit in de regio Goes-Zuid voor zich?** Ik stel hem toch maar even.

C: Ja, kijk, die, die belbusideeën, die juich ik wel toe. Want ik denk dat, als er een voorziening is, dat mensen uiteindelijk wel weer makkelijker ergens naartoe gaan, want, kijk, over eenzaamheid moet je niet lullig doen. Ehm, dus, ik, ja, goed, ik hoor wel dat als het een beetje wat meer gaat kosten, dat mensen afhaken, dus dan denk ik waarom wil jij wel voor 1,10 euro door een belbus worden opgehaald, en als het 6 euro, hoef je ineens niet meer naar eh. Ik snap het allemaal wel, maar aan de andere denk ik ook, ja, hoe drempelloos moet je het maken, uh, om mensen uiteindelijk, ja, toch uiteindelijk voor hun eigen welzijn te laten kiezen. Fei

A: Ja, precies.

C: Want die 6 euro, he, het verschil, die 5 euro, die gaat toch ergens anders weer naartoe, ze zijn, die euro’s zijn er wel.

A: Klopt.

C: Dus ik, ik, ehm, we zeggen allemaal dat oudjes fitter worden, aan de andere kant zitten meer mensen langer thuis, dus ik denk wel dat het nog steeds, de aanname is wel, het voorziet in een behoefte. Hoe je dat vorm gaat geven, ehm, waardoor het iets gaat worden, eh, dat weet ik ook niet.

A: Nee, dat is ook lastig.

C: Kijk, ik snap wel, als het 20 euro gaat kosten, dan gaat niemand in die bus stappen, zeker in Zeeland niet.

A: Nee, nee, dat is dan al gauw te duur he, he, dat.

C: Dat gaan ze niet doen, dus, dus, ja, in hoeveel bochten moeten wij ons met elkaar wringen.

A: Ja, ja, precies. Uhm, u zei net al, he, momenteel voert u geen activiteiten op het gebied van vervoer, is dat 5 jaar later anders denkt u?

C: Ik, ik, wij zijn hier open gegaan in 2, of in mei 2016. En als je ziet wat de veranderingen in de participatiewet heeft opgeleverd in de huidige economie, is ongelofelijk. Slaat die op hol?

A: Nee, ik doe hem even op vliegtuigstand.

C: Dus, ehm, de, de, ja, ik wil niet zeggen, de bijstand droogt op, maar er zijn heel wat mensen al aan de gang, dus de populatie is, is in die periode enorm verandert. En dan ga jij aan mij vragen hoe ziet het er over 5 jaar uit.

A: Ja, eh.

C: Daar ga ik je geen antwoord op geven. Ik heb geen idee.

A: Nee, dat is gewoon heel lastig in te schatten?

C: Ja.

A: Ja, u ziet ook nog geen trend ontstaan die 5 jaar door zal ontwikkelen?

C: De trend is dat we over 7 jaar een crisis hebben. Dus, en dan zal je kunnen zeggen, dan zitten we inmiddels weer in de recessie, he, gewoon uit het boek van de economen, die heb je ook gelezen neem ik aan, nee, maar als je die lijn volgt, dan zitten we in een recessie, ehm, zijn er dus weer meer werklozen, dus hebben we ook weer meer mensen die dat kunnen doen. Maar ehm, ik ben A geen econoom, ik bedoel, he.

A: Dat zijn ook moeilijke dingen om in te schatten, he, want je ziet wel.

C: Ik ben ook geen econoom, de directeur van de Nederlandse Bank, is dat nou Klaas Knot?

A: Ja, klopt.

C: Toch Klaas Knot?

A: Volgens mij wel, ja.

C: Die zei ook van, eh, een, eh, geen recessie binnen 10 jaar kan ik mij niet voorstellen. Nou, als hij dat al zo formuleert.

A: Uhum, en wat houdt dat voor mobiliteit in? Ervan uitgaande dat die recessie plaatsvindt.

C: Nou, ik lees welke activiteiten zou uw organisatie tegen die tijd op het gebied van vervoer willen voeren, ja, als wij geen mensen hebben met een rijbewijs, kan ik ook niet zeggen een busje, als wij, als er recessie is, gaan er dus wel allerlei mensen werkloos worden, dan zal je geheid veel mensen hebben die ook geen rijbewijs hebben. Wij zijn een hele onzekere factor. Eh, vanuit welzijnswerk, met vrijwilligerswerk en zo, dat is een constantere factor. Dat is wat ik je wil duidelijk maken. En de mate van onzekerheid, gerelateerd aan economie, op zo een termijn, durf ik geen serieus, maar je weet wel, het gaat weer wel, of wij krijgen straks wel weer een keer meer aanbod.

A: Uhum, maar dat is ook, dat is duidelijk.

C: Ja?

A: Ja. En dan die laatste vraag he van dit topic, **In welke mate zou u dan samen willen werken**, dat is dan hetzelfde verhaal, he, dat is dan moeilijk in te schatten, denk ik?

C: Ja.

A: Dan lijkt het mij beter om naar het volgende onderdeel over te schakelen en dat gaat dan echt over die gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid, he, dat richt zich dan meer op de wat, ietwat kortere termijn, dat zou kunnen vallen binnen dat kader van 5 jaar, het idee is om misschien zo een gezamenlijke vervoervoorziening op te zetten met zijn allen, he, een beeld wat ik een beetje probeer te schetsen, he, allereerst, hoe zou die vervoervoorziening er praktisch uit moeten zien, uhm, ja, allereerst kunnen we gewoon beginnen bij een algemeen beeld, uh, **Wat is uw beeld bij een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid?** Dus hoe zou dat er in zijn algemeenheid uit moeten zien?

C: Het fijne is dat je het woord gezamenlijk gebruikt. Ik ga je het niet makkelijk maken, want dat was toch ook niet de bedoeling, he?

A: Nee, dat hoeft ook niet.

C: Ik heb een vergelijkbare case gedaan in, eh, Den Haag, in Mariahoeve. Zo jaren ’70-nieuwbouwwijk met een behoorlijk, dus dat noemen ze ook wel een kantelwijk, he, het kan fout gaan, het kan ook goed blijven. En, ehm, met fit de witte, he, die, eh, uit de binnenstad, de jaren ’70, die wat meer tuinsituatie-achtig zijn gaan wonen, maar inmiddels ook, ook allerlei, van alles, ik denk, waar zijn we nou eigenlijk. Het winkelcentrum, wat natuurlijk altijd al onder druk staat, heeft gewoon een economisch belang. Dus wat die zijn gaan doen, is, met welzijnswerk, zijn ze zo een bus gaan doen. Dus, als jij, als bejaarde, belt, eh, wordt je opgehaald. En dan als je uitgewinkeld bent, wordt je thuisgebracht. En, ehm, andere organisaties zijn daarbij aangehaakt, waardoor die bus ook andere ritjes maakt dan alleen maar voor het winkelcentrum. Nou, waarom zeg ik dit, je snapt hem al. Wat is uw beeld bij een gezamenlijke vervoervoorziening. Als wij er geen economie in bouwen, en we blijven het in de prutswereld van welzijnswerk en zorg houden, geloof ik er niet in. Dus, zorg dat het winkelcentrum meedoet, die kunnen sponsoren, want die hebben er een economisch belang bij, want wat heeft nou een welzijnswerker voor economisch belang, die heeft een vaag afrekenmodel met de gemeente dat mensen meer welzijn ervaren.

A: Ja, dat is moeilijk meetbaar, he?

C: Ja, het is kas, de bedrijfsleider.

A: Dus aansluiting vinden, he, op die economische activiteit?

C: Absoluut, absoluut. En dan zou ook nog, en dan moeten we niet zo bescheten zijn, dat moet ook om het centrum gaan.

A: Ja, dus dat is, eh.

C: Die bus moet gewoon naar de markt rijden.

A: Ja, daar heb je helemaal economische activiteit natuurlijk.

C: Ja, dus er moet aansluiting gevonden worden met de winkeliersvereniging, met de binnenstad en met de ondernemersvereniging hier. En dan wij als welzijns, ik ben geen welzijnspartij, maar noem ons maar wel een welzijnspartij. Dan begin ik erin te geloven. Connexxion, rijdt zo een busje voorbij, het zal wel aan het einde van de straat, snap je wat ik bedoel?

A: Ja, duidelijk punt, klopt. Dat is op zich wel.

C: Want dat gaat dus ook over op welke doelgroep zouden we ons kunnen richten.

A: Ja, precies, dat is de volgende vraag, he, **Op welke doelgroep zou de GVGZ zich moeten richten?**

C: Ja, dat zijn mensen die gewoon – Onderbreking – he, je zegt over welke doelgroep, dan heb je het dus over winkelend publiek, die mensen met een beperkte mobiliteit, maar niet alleen maar mensen met gebrekkige mobiliteit, he, dus ook de fitte ouderen, die zegt, uhm, ik ga niet meer fietsen, het karretje is me, he, het loopkarretje, ja, dat is me te ver, want – Onderbreking – ik doe heel veel projecten met doelgroepen, en beleidsmakers, die willen heel vaak afgebakend, want dan past het in hun potje, maar als je wil includeren, het woord hoor je ze tegenwoordig steeds vaker gebruiken, dan moet je ook mensen serieus de ruimte geven om aan te kunnen sluiten. En ik denk, wil je dit, wil je dit succesvol laten verlopen, moet je ook gewoon niet zeikerig doen over wie je wil includeren. En beleidsmakers, politici, hebben dan de neiging om dan maar te zeggen, ja, ze gaan misbruik maken, dat moet je negeren. Want dat wordt namelijk niet gedaan, hooguit een keer. Als zij iets ontdekken in de wijk, of wij horen iets van de wijkagent, of van de welzijnswerker van SMWO, uh. Er is een probleem, gaan we het oplossen en dan vragen raadsleden, maar hoe weet je dan dat je niet misbruikt wordt. Ja, als wij gevraagd worden, staan 2 Mercedessen op de oprit. Dat snappen wij ook wel van hey, hier zou het wel eens niet kosher kunnen zijn. Maar die mensen bellen ons helemaal niet, mensen hebben ook nog fatsoen. Als iemand je wel wil misbruiken, dat heb ik met kleding gezien, dat is zo een kledingsamenwerking, en, eh, ja, mensen willen er alleen maar rijker van worden, die staan gewoon kleding te sorteren om te verhandelen. Ja, die ene keer dat het gebeurt, meteen aanpakken. Maar zorg dat je dus ook hier gewoon ook om de kwetsbaarheid van zo een product eruit te halen, een heel hoop mensen insluit.

A: Ja, dus wat ik eigenlijk hoor, een hele brede doelgroep dan?

C: Ja.

A: Waar je je op richt.

C: Ja.

A: Ja.

C: Van mijn part ook eens een keer die moeder zonder auto, zonder rijbewijs, of wel met rijbewijs, maar zonder auto, met twee jonge kinderen, die willen winkelen, wat is daar mis mee.

A: Ja, dus dan gaan we echt richting een openbare vorm van vervoer?

C: Ja, maar ik denk, het gaat ook over de levensvatbaarheid. Als je ziet, als je die belbusjes af en toe ziet, daar zitten twee mensen in, he, dan heb je het goed geregeld. – Onderbreking –. En dat wordt een uitdaging he.

A: Ja, ik snap uw punt inderdaad, uh, he, op het moment dat je te veel afkadert, in hoeverre is het dan rendabel ook, economisch gezien.

C: Ja. Dus als je, als je, want je, want ik zie, hoe stel je je dat dan voor, ja, dan is het dus echt een cityvervoer, om mensen ook naar economie te halen, ik bedoel, dat wil niet zeggen dat ze alleen naar het winkelcentrum moeten, ze kunnen ook naar de bingo gebracht worden als ze 80 zijn, maar dan wordt het ook een vrolijk busje in plaats van zo een saai busje.

A: Maar dat is wel een interessante volgende vraag, **In hoeverre zou de GVGZ volgens een dienstregeling moeten rijden?** He, op een vast tijdstip, op een vaste locatie dat die, zeg maar, weer stopt en mensen afzet en.

C: Volgens mij niet, volgens mij als je dit doet, het is andersom hoe het werkt, het eh, Helmond, was het Helmond, ja Helmond, die zijn dus gestopt met de stadsbus, die doen alleen maar op afroep, er waren voortdurend, in Helmond he, dat is volgens mij nog net wat groter dan Goes, maar er waren voortdurend van die stadsbusjes aan het rijden zonder personen, die reden de hele dag lege rondjes. Ja, af en toe stapte er eens iemand in. En nu staan ze op een centraal punt en bij een oproep rijden ze meteen ernaar toe. Dus hebben ze ongelofelijk, en de stad wordt minder vervuild, ik vond, ik denk echt, kijk, een belbus op platteland die kennen we, maar in Helmond, vergelijkbaar, denk ik, qua groeps. Ik vond het briljant, want je hebt duurzaam, wat slim. En als je maar op tijd aangeeft, binnen 10 minuten staat het busje er. Nou, dat is hier ook.

A: Ja, dat is ook wat u voor zich ziet he, bij zo een gezamenlijke vervoervoorziening dan, gewoon op afroep, telefonische afspraak.

C: Ja, van mijn part, ik bedoel, zelfs die bejaarden zitten tegenwoordig op een app. Als je het over 5 jaar hebt, ik bedoel, dan ben ik ook bejaard, heb ik ook nog steeds een app.

A: Ja, die digitalisering gaat hard, he.

C: Die gaat gewoon met de generatie mee omhoog. Want dit is ook uitstervend, Digisteun is gewoon uitstervend. De nieuwe, die nu 70 wordt, heeft al in het digitale tijdperk gezeten. En degene die er helemaal niks van weten.

A: Ja, vaak zijn het ook de kinderen die ook zeggen van, goh.

C: Ja, ook dat.

A: Koop eens een telefoon of zo, die leggen het ook uit.

C: Ja. Nee, dus eh, op afroep.

A: Ja, duidelijk. Dus eh, geen dienstregeling. Vervoermiddel hebben we nog niet gehad. **Van welk type vervoermiddel zal bij de GVGZ gebruik gemaakt moeten worden?** En dan bedoel ik meer in de zin van, eh, zou een auto ingezet moeten worden, een 5-persoonsbusje, 8-persoonsbusje, een grote bus, eh, met of zonder lift, echt het fysieke gedeelte he.

C: Ja, krijg je dus weer een bus met lift en, ehm, hoe zeg je dat, bagageruimte. Dus dat de kinderwagen er zo ingaat, ehm, dat spullen er zo gemakkelijk ingaan. Wij zijn hier 2 jaar geleden, hebben we de oude boodschappendienst van de Wmo overgenomen, de Wet maatschappelijke ondersteuning. En ehm, daar hebben wij vorige maand de stekker uitgetrokken, want we hebben maar 1 klant. Terwijl wij er mee bezig zijn, gaat Jumbo bezorgen. Het is niet meer nodig. Dus ehm, zo, als je het hebt over, dat hadden wij 2 jaar gelden ook niet voorzien, he, want er was eerst helemaal geen beweging, en nou ineens Jumbo wel, dus ja. Het enige wat wij nog zouden kunnen doen, via Digisteun, naar mensen toegaan die niet weten hoe ze bij Jumbo moeten bestellen, dat is er ook niet, maar het is wel fijn dat mensen wel kunnen zeggen, nou, als het dan economie is, dan ga ik naar de stad en dan kan ik met mijn kinderwagen er zo in en ik kan boodschappen meenemen en ik kan het makkelijk meenemen. Het moet wel een beetje volume hebben. En, meer als 1 auto heb je niet nodig. Dus doe dan 1 auto waar alles mee kan.

A: Ja, dus dat gaat dan om een, ik vul het even in hoor, ik weet niet of ik het goed heb.

C: Een Mercedes-busje.

A: Ja, gewoon een 8-persoons dan, eh?

C: Ja.

A: Nee, duidelijk.

C: En natuurlijk dat liftje, want anders kan die invalide er niet in.

A: Nee, dat is een goeie.

C: Het kost wel geld, maar eh, het is eenmalig.

A: Klopt, eh, vrijwilligers dan, **Hoe denkt u over de inzet van vrijwilligers al chauffeur bij de GVGZ?**

C: Onontkoombaar.

A: Het is een must?

C: Ja.

A: En de voordelen daarvan zijn, he, ook de kosten vooral, of?

C: Nee, je begint met dat de mensen het leuk vinden om te doen, die zijn er gewoon en die blijven. Ehm, en natuurlijk, anders is het ook niet te betalen. En het hoeft ook allemaal niet kwartjeswerk te zijn, maar het moet wel betaalbaar blijven.

A: Ja, want u zei, he, u heeft een eerder project gevoerd, wat hierop leek, eh, was dat ook met vrijwilligers of was dat, eh?

C: Ja. Ja, degene die dat uitgevoerd hebben, was met vrijwilligers, en daar was het gratis. Maar, het busje betaald door de winkeliersvereniging, de benzine betaald door de winkeliersvereniging, en reken maar dat er vrijwilligersvergoeding betaald is, door de winkeliersvereniging, die economie zorgde dat het betaalbaar was. We moeten niet naar de gemeente kijken. Komt dat nog?

A: Ja, dat komt nog wel.

C: Dat moeten we niet willen.

A: Nee, ehm.

C: Dus ja, ze moeten wel degelijk ook betalen.

A: Ja, dat is die volgende vraag he, **In hoeverre zouden gebruikers van de GVGZ een betaling bij gebruik moeten doen?** Ehm, wat zijn redenen om te zeggen van, goh, ze moeten bepaald bedrag betalen?

C: Nou, dit is een voorziening. Bij een voorziening hoort gewoon een eigen bijdrage. Ze kopen een dienst, en niet gratis, vind ik niet oke. Dat is ook niet vol te houden. Dus ehm, kijk, want in principe, bij Den Haag is het naar het winkelcentrum brengen, dus dat gratis, kan ik mij nog voorstellen. Dus je zou een onderscheid kunnen maken, naar het winkelcentrum is het gratis, want het wordt gesponsord door, dat is een economisch belang, als er geen economisch belang is, moet je een bijdrage vragen, die dan zelf betaald wordt, en in het andere geval is het aan de winkeliers om dat te betalen.

A: Ja, u had het net al even over, he, de gemeente, de gemeente moet je niet eens naar kijken dan, als je naar financiering?

C: Ik vind dat zo een lamme houding. We willen wat en dan kijken we naar de gemeente.

A: Ja, het is een vraag, ja.

C: Ik snap het niet.

A: Nee, sommige die kijken soms naar de gemeente, he, ook meer als aandeel daarin, niet als volledige financieringsvorm natuurlijk, maar, ehm, ja, wat is de reden dat u zegt van, goh, helemaal niet naar de gemeente kijken?

C: Wat ik al zeg, ik bedoel, we hebben het over mobiliteit van mensen, we zijn allemaal volwassen partijen en laten we gewoon proberen via een economisch model te regelen. Ik heb een goed idee gemeente, wilt u betalen? Die snap ik niet.

A: Nee, dus daar zijn we zelf toe in staat, is eigenlijk wat u zegt?

C: Tuurlijk, tuurlijk.

A: Nee, duidelijk, dan denk ik dat we dat eerste deel wel hebben gehad, he, dat praktisch deel, wat u eigenlijk zegt, eh, nou ja, eigenlijk best concreet al, een 8-persoonsbusje, werken met vrijwilligers, een economisch model, eh, brede doelgroep, concludeer ik even, he. Ehm, het andere deel van het interview, dat gaat meer over het organisatorische deel, u zegt al he, u bent dan betrokken geweest bij zo een dergelijk project, ehm, misschien van daaruit redenerend ook, probeer ik ook in beeld te brengen, eh, wat de organisatorische kant met zich meeneemt zeg maar, he, hoe dat vormgegeven moet worden. Nou ja, de eerste vraag, dat is meer als inleiding daarin, eh, gaat over maatschappelijke meerwaarde, **Wat zou de maatschappelijke meerwaarde van de GVGZ moeten zijn volgens u?** Is eigenlijk een overgang van praktisch naar organisatorisch.

C: Grappig he, je zegt nu maatschappelijke meerwaarde. Ja, het doorbreken van isolement, dat is het hoofd, dat is het allerbelangrijkste. Dat mensen gewoon kunnen meedoen.

A: Zitten er nog veel mensen in een sociaal isolement?

C: Meer dan wij in de gaten hebben. Dat geloof ik wel. Er zitten ook mensen bij die nog prima naar het winkelcentrum kunnen fietsen, he, die het ook niet doen.

A: Nee, en ligt dat dan voornamelijk aan een gebrek aan sociale contacten ook, dat ze er niet meer op uittrekken, of?

C: Ik ben het getal kwijt, maar ik heb, het was iets van 2,3 of 2,4 miljoen mensen met een IQ lager dan 80, in Nederland, Universiteit van Tilburg, 2, 3 jaar geleden, nou, mijn tanden vielen uit mijn mond toen ik het las.

A: Ja, dat had ik ook niet echt.

C: Dat is echt gigantisch. En, ehm, daar zit voor een deel ook het afmaken in. En er was een meisje, een meisje met een licht verstandelijke beperking, en die zei heel mooi in een interview, van, eh, bij Zembla of zo he, want daar werd dat dan gepresenteerd vanuit het interview, ja, dan bel je een instantie, en dan denk je toch niks aan de hand, instantie, moeilijk woord, weet je wel, maar ze hebben geen notie van wat instantie is, maar ze gebruikte het woord. Dan krijg je een keuzemenu en dan luister je naar 4 opties, en dan denk je, nou, ging helemaal gepiept, dit interview, ja, dan moet je kiezen, ja, dan slaan bij mij, want ik heb geen idee, ik druk maar gauw in. Toen zag je de ware aard van dat meisje ineens, weet je wel, dus eh, daar zit ook een deel. Mensen zijn verzuurd, mensen zijn niet slim genoeg, mensen denken niet in oplossingen, denken in problemen en, ja, die lullen zichzelf steeds verder achter de gordijnen.

A: Ja, en deze vervoervoorziening zou misschien een duwtje in de rug kunnen geven?

C: Kan een prikkel zijn, ja. Die gaat weer naar het centrum, oh, wat leuk, dan wil ik ook wel een keer mee.

A: Ja, en ook redenerend vanuit, he, wat in Helmond dan is gebeurd, dat dat ook wel, eh?

C: Ja, ik vind dat interessant, ik vind dat echt interessant.

A: Ja, dat is dan als mooie casus, als mooi voorbeeld daarin, he, om mee te nemen. Uh, volgende onderwerp gaat over het individueel belang, uhm, **Welk belang heeft uw organisatie bij de GVGZ?**

C: Het kan zijn dat wij daardoor met mensen in contact komen, die zeggen van, eh, ik loop daarin vast, het is een hulpvraag, nou, dat is voor onze doelgroep niet verkeerd.

A: Nee, duidelijk. U had het net al over, he, we moeten niet naar de gemeente kijken, ik geef maar een voorbeeld hoor, en een andere organisatie zegt van, ja, juist naar de gemeente kijken, op het moment zeg maar dat belangen, he, tegenstrijdig met elkaar zijn, **Hoe moet daar mee omgegaan worden?**

C: Volgens mij heb jij een vergaderverzoek de deur uitgedaan. Dat lijkt mij een uitstekende manier om belangenverstrengelingen bespreekbaar te maken, dus gooi dat gewoon open. En laten we met elkaar uitvechten. Daar hoef jij niet in te bemiddelen, laat mensen elkaar maar eens de waarheid vertellen. En op basis daarvan zeggen, van, daar gaan we dan wel, kijk, SMWO is de koepelorganisatie die 100 procent handelt op basis van subsidies, die hebben een patroon. – Onderbreking –.

A: Dus openlijk bespreekbaar maken van belangen, dat is eigenlijk wat u zegt?

C: Ja.

A: En, he, als je dat gaat doen, ehm, op een gegeven moment, dan kan natuurlijk ook zo zijn dat je blijft breien en mensen blijven in gesprek gaan en je komt er niet uit, is er dan een partij nodig die op een gegeven moment zegt van, goh, we gaan het zo doen.

C: Volgens mij in dit soort processen, ga je mensen kwijtraken en er zijn mensen die gaan meedoen. Nou ja, prima. Want heb jij de winkeliersvereniging uitgenodigd bijvoorbeeld?

A: Sorry?

C: Heb jij iemand van de winkeliersvereniging uitgenodigd?

A: Nee, nee, meer de organisaties, die ik, zeg maar.

C: Ja, dat bedoel ik. Ja, dan raad ik jou aan om dat heel snel te doen.

A: Oke.

C: Als je een datum hebt. Ja, ik zou op basis van deze input, kijken wie de voorzitter van de winkeliersvereniging is, die zou ik uitnodigen, meteen. Als je het hebt over, eh, platslaan van belangen, eh verschillen, zou ik de economie er meteen bij betrekken. En dan zou ik met Goes-Zuid beginnen en als dat succesvol is, kan je altijd nog die van het centrum erbij halen.

A: Ik zou het met mijn collega’s even overleggen, want, ehm, van LFB komt er sowieso ook een ambassadeur mee, is ook wel leuk, dat is echt iemand die zelf met dit soort dingen te maken krijgt, zeg maar en er komt ook misschien een vrijwilliger van Ter Weel mee, dus ook een beetje, he, waar we het telkens over hebben, die mensen moet je er natuurlijk ook bij betrekken. Nou, wat u dan zegt het, zo een voorzitter van zo een winkeliersvereniging, nou ja, ik zal het even intern overleggen, maar dat is misschien ook wel leuk om zo een iemand uit te nodigen.

C: Kan die eventueel meedenken. En als die nou zegt, hebben we helemaal geen belang bij, dat gaan we helemaal niet doen, en we vragen even door en hij zegt nog steeds, gaan we helemaal niet doen, dan kun je ook zeggen, ja, waar doe ik het dan voor. Dus dan gaan we jouw winkelcentrum, gaan we niet aantikken, is dat wat je wil? We rijden overal naartoe, maar niet naar jouw winkelcentrum. Oke, interessant.

A: Ja, nee, dat is ook zo, ik denk dat je inderdaad door met elkaar in gesprek te gaan, komen dingen aan het licht he, dan kan je ook.

C: En de belangen.

A: overweging maken.

C: Precies.

A: Ja. Nee, duidelijk. Eh, volgende onderdeel gaat meer over de rolverdeling. Ehm, de eerste vraag over kwaliteiten, **Wat zijn de kwaliteiten van uw organisatie die van belang kunnen zijn voor de GVGZ?**

C: Nou, wij zijn wel een redelijk verbindende factor, dus daar kunnen we wel een rol in spelen. Maar als je het hebt over vervoer zelf, kan ik niks garanderen. Ik bedoel, verder dan de auto wassen, durf ik niet te garanderen, want ik weet niet wie ik heb. En autowassen, kan altijd. Maar daar zit je niet op te wachten, maar ik bedoel.

A: Nee, ik snap het, ja, want bij het vorige project wat u heeft gedaan, he, wat eh, wat was precies uw rol daarin?

C: Vergelijkbaar. Ook met een re-integratie-opdracht en hebben dus inderdaad gekeken, hoe kunnen we dat doen. En op een gegeven moment was ook de vraag, we hebben een aantal vragen in, eh, in de planning, en toen zaten wij met, eh, echt de onderkant van de arbeidsmarkt van Den Haag. Analfabeten, Turken en Marokkanen die geen Nederlands spraken, geen rijbewijs hadden, ja, jongens, sorry, maar daar kun je niet een meedoen. Zo gaat dat dan. Snap je, dus de, de kwaliteiten, ik kan niet zeggen, we hebben allemaal leuke werklozen met een rijbewijs. Dat is wat je zou willen horen.

A: Ja, vrijwilligers he. Nee, dat is niet het geval?

C: nee.

A: Eh, dan de volgende vraag, he, **Welke mensen van uw organisatie zouden bij de GVGZ betrokken moeten worden?** Bent u dat dan?

C: Nou, als het loopt, is het een van mijn collega’s, de coaches.

A: En bij het opzetten ervan?

C: Dan kan ik wel een rol spelen. Dat is meer mijn taak ook.

A: Dus het aanschuiven bij overleggen en dergelijke?

C: Dat is mijn taak.

A: Ja, duidelijk. Eh, **Welke middelen (zoals geld) zou uw organisatie bij de GVGZ in willen brengen?**

C: Niet.

A: Niet?

C: Geld niet. Menskracht, en ja, dat is natuurlijk wel geld waard. Maar geld niet. We moeten zelf ontzettend onze best doen om onze broek op te houden, dus eh.

A: Ja, voor financiering kijkt u meer naar de commerciële partijen he?

C: Ja, natuurlijk. Ik heb er geen economisch belang bij dat mensen hier zich prettig voelen. Maar dat vind ik ook zo een gelul.

A: Ja, nee, daar zit zeker een punt.

C: Ik hamer niet voor niets op economisch belang.

A: Ja, ja, maar dat is ook zeker een partij waar je natuurlijk naar kan kijken, he, voor financiering van een dergelijk vraagstuk.

C: Tuurlijk.

A: Dan leg je de focus ook ergens anders op, dat is. Dan eh, dat heet met een mooi woord domeinconsensus, eh, **Hoe zou de rolverdeling bij de GVGZ tot stand moeten komen volgens u?** Want wat u nu zegt he, tijd en dergelijke, ehm, binnen een samenwerking, je hebt verschillende rollen nodig natuurlijk, he, iemand die voor de faciliterende kant zorgt, de technische kant en dergelijke, de verbindende rol, ehm, noem maar op, ehm, ja, hoe maak je zo een rolverdeling?

C: Ja, die is interessant. Je zegt van, wat laat je leidend zijn, maar dan hoor ik je eigenlijk ook zeggen, als je het leidende proces niet hebt, dan weet je je rolverdeling niet.

A: Nee, ervan uitgaande dat, het beeld wat u net had geschetst he, bij die vervoervoorziening, dat beeld heb ik, hoe maak je dan zo een rolverdeling, waar baseer je je op, eh?

C: Ik denk dat, uhm, twee partijen de hoofdrol moeten spelen. En dat is, enerzijds, degene die het dichtst bij de doelgroep staan die het hardst nodig hebben, het hardste nodig hebben he. Eh, dus daar is Ter Weel niet zo een hele vreemde partij. Eh, en de economie, die moet je daarin gezamenlijk laten optrekken. Want als je het een van de twee laat doen, dan gaat het ook niet, dat moet in balans zijn, de rest regelt zich eromheen. Dus je hoofdpijlers zijn de economie en de zorg daarin, die echt zeggen van voor deze doelgroep is het echt nodig en de rest kun je, omwille van de dienst, erop aan laten haken.

A: Oke.

C: Maar je moet niet een van de twee, want dan zou je zeggen, dus je rijdt niet op zondag, want dan zijn de winkels dicht. Ja maar hallo.

A: Ja, dan zijn er ook mensen die misschien wel behoefte hebben aan vervoer.

C: Precies.

A: Dus dat moet eigenlijk een communicerend vat zijn, zeg maar he, die twee partijen en daaromheen de partijen die er ook een bepaald belang bij hebben maar niet in die zin van.

C: Precies. Een afgeleid belang.

A: Ja, nee, duidelijk. Ehm, ja, u zegt he, u bent betrokken geweest bij een eerder project, dan vind ik deze vraag op zich wel relevant om ook aan u te stellen, over regie, het blijkt toch altijd moeilijk he, je stelt een gemeenschappelijk doel dan, eh, nou ja, bij een netwerk is vaak het geval dat netwerkleden het zelf regisseren, zeg maar, naar het gemeenschappelijke doel toe, eh, als we het dan over besturing hebben, dan heb ik het meer over het opzetten van zo een gezamenlijke vervoervoorziening, eh, dus meer het strategische besluitvormingsproces, natuurlijk ook als het eenmaal functioneert, dan moeten er ook nog besluiten worden genomen, maar in het beginstadium is dat natuurlijk zeker ter sprake. **Hoe zou de GVGZ bestuurd moeten worden?** Het vorige antwoord sluit daar denk ik al een beetje op aan, he, met die twee partijen. Is er dan een soort bestuurtje wat opgericht moet worden, is dat gewoon een?

C: Gewoon een managementteampje. En die moeten elkaar gewoon prima kunnen vinden. En daar zal inderdaad, vanzelf een soort taakverdeling in kunnen komen. Ehm, en dat is ook een beetje afhankelijk van waar je het eigenaarschap van zo busje bijvoorbeeld neerlegt. Maar ehm, ik vind wel bedrijfsvoering, die vind ik nooit zo optimaal, dus ehm, zo een facilitair manager, de facilitair manager van Ter Weel, samen met de meneer van het winkelcentrum, die jongens die moeten gewoon even zeggen hoe het moet gaan, hou het simpel, ja.

A: Dus, keep it simple?

C: Ja.

A: Besturing.

C: Ja. Geen stuurgroep, geen vergaderingen, echt niet, nee. Ik weet niet hoe veel autootjes Ter Weel heeft.

A: Volgens mij 2 hebben ze of zo.

C: Hebben ze maar 2 auto’s?

A: Ja, ja, het Gors heeft er veel meer, hoor. Ja, bij Ter Weel hebben ze natuurlijk wel de Zonnebloemauto nu en zo, ze hebben wel wat meerdere, maar.

C: Ook niet veel dus?

A: Ja, of misschien wel, misschien zit ik ook wel fout hoor, maar volgens mij was het niet zo, in relatie tot het Gors bijvoorbeeld, Gors heeft er veel meer.

C: Oke.

A: Dat is op zich ook logisch he. Gors is natuurlijk met dagbesteding en dergelijke.

C: Precies, nee, maar hou het gewoon bij een facilitair manager en hou het dan algemeen, een facilitair manager van de zorg in combinatie met een winkelcentrummanager. Laat die daar gewoon de leiding in nemen.

A: Ja, en als we het dan hebben over de dagelijkse leiding, he, ik bedoel dan meer te zeggen van, goh, een chauffeur die heeft een probleem, eh, er doet zich een probleem voor, dan moet er natuurlijk een persoon zijn waar iemand zijn verhaal aan kwijt kan, eh, **Wie zou verantwoordelijk moeten worden voor de dagelijkse leiding van de GVGZ?** En dan ook, he, het rijden, het coördineren van de tijden en dergelijke.

C: Ja, die zou, kijk, het moet gewoon iemand zijn bij wie dat helemaal in, in de winkel past. Je moet daar niemand voor aannemen. Het moet gewoon gebeuren.

A: Uhum, dus daar zou je eerst over in gesprek moeten gaan met verschillende partijen, of?

C: Dit is een klein tentje, ik zal me kunnen voorstellen dat je zegt, dat doen we bij de floormanager. Want er zijn er namelijk 3 of 4 van. Die zijn altijd aanwezig en, ten minste, 1 is er altijd aanwezig, dus de floormanager van het winkelcentrum, maar dat zullen ze hier niet hebben. En die wordt gebeld omdat er ergens een deur, die heeft de hele dag van dat soort dingen. Ja, dan zou zo een dingetje prima erbij passen. Dus ik zal het dan, als ik het algemeen moet zeggen, of in jouw studietermen, een bedrijfsleider, regulier, ja.

A: En is dat dan een scheiding, he, wel tussen aan de ene kant besturing, andere kant dagelijkse leiding?

C: Ja, dat zou ik wel uit mekaar houden. Ja, want de facilitaire manager zit niet op die dagelijkse praktijk te wachten.

A: Nee, duidelijk. Ehm, dan het laatste onderdeel, overleg, ik heb er wel wat over gehoord trouwens, maar, **Hoe zou overleg met betrekking tot de GVGZ vormgegeven moeten worden?** Heb ik er nog niet bijgezet, allereerst in het beginstadium en dan met een later stadium in het zicht al. Hoe zou dat vormgegeven moeten worden, dat overleg?

C: Ja, ik denk dat je in een afbouwende schaal, ehm, in de opstartfase zal je partijen wat vaker bij elkaar moeten krijgen, ook om de ervaringen te delen, en dat je het dan, als dat eenmaal draait, ga je 1 keer per jaar nog eens met elkaar zitten, zijn er nog dingen die we moeten veranderen, dus je gaat naar een scenario van 1 keer in de 2 maanden naar 1 keer in het kwartaal naar 1 keer in het half jaar en dan gewoon 1 keer per jaar. En dat moet in een tijdsbestek van 2 jaar lopen. Want als het meer dan 2 jaar kost om iedere 2 maanden bij elkaar te zitten om het voor mekaar te krijgen, dan is er wel iets heel raars aan de hand. Dat kan niet.

A: Dus, eh, wat u eigenlijk zegt he, in het begin ligt die frequentie wat hoger en dan naarmate van tijd.

C: Afbouwen en dan zo snel mogelijk 1 keer per jaar om te kijken van, jongens gaat het goed? Dan drink je met elkaar een kop koffie en dan.

A: Ja, dan is eigenlijk het idee daarachter dat als het eenmaal loopt, dan loopt het ook.

C: Ja.

A: Ja. En binnen de uitvoering, dat overleg, is dat dan?

C: Die vinden mekaar wel. Gewoon een appje maken en dan. Die zitten ook niet te wachten op structurele overleggen. Ambtenaren, die vinden dat leuk, als ze hun agenda volgepland hebben, zeggen ze dat ze het druk hebben, maar eh. – Onderbreking –.

A: Nou, dan eh, de laatste vraag alweer, uh, **Wie zou bij overleg met betrekking tot de GVGZ aan moeten schuiven?** Is deels al beantwoord hoor, maar we kunnen het nog een keer nalopen, dat is dan meer, he, u bent dan.

C: Ik zou inderdaad vanuit onze rol wat kunnen doen. En ja, kijk, als het echt loopt en we gaan 1 keer per jaar volgen, dan gaat het vooral over wie heeft wat en waarom gedaan. Ja, dan kan het ook een van mijn collega’s zijn.

A: Ja, en aan het begin, moeten dat ook bestuurders van de organisaties zijn, of?

C: Nee.

A: Hoeft dat niet zover te gaan?

C: Nee, kom op joh.

A: Dit is iets wat de mensen die er gewoon dichtbij staan?

C: Ja.

A: Het meest dichtbij staan gewoon mee aan de slag kunnen?

C: Ja, het moet ook niet de zorgverlener zelf zijn, maar er zijn waarschijnlijk genoeg.

A: Nee, duidelijk. Ik zet deze alvast even uit.

## Transcript interview 5

Transcript interview Buurthuis de Pit, op 09-04-2018 om 10:00

Duur interview: 00:21:19

Aron Kruider: A

Respondent: R

A: Nou, zou u uzelf eerst even kunnen voorstellen, wat doet ook Buurthuis de Pit?

R: Ja, ik ben Ronnie Menheere, Buurthuis de Pit in Goes-Zuid, wijkgebouw, uhm, ja, wij doen welzijnsactiviteiten voor jong en oud, en dat is echt voor kinderen van 4 jaar tot mensen achter in de 90.

A: Ja, en hoe lang zijn jullie al actief? Dat is volgens mij al best wel een tijdje, of niet?

R: Uhm, het gebouw bestaat 40 jaar, maar daarvoor zaten ze al in andere gebouwen, dus het is echt al heel lang.

A: Oke, zo, en gedurende de tijd ook meerdere dingen gaan doen, uit gaan breiden, want u zegt ook van.

R: Ja, nog steeds meer aan het uitbreiden en, uhm, ja, we zijn nu met de gemeente bezig voor een verbouwing. En eh, ja, het zal nog steeds meer uitbreiden.

A: Ja, mooi. Ja, ik las al op jullie site he, echt een begrip in Goes en ik merk ook met elk interview dat Buurthuis de Pit wel langskomt ook.

R: Ja, we werken ook met veel mensen samen hoor, ja, dat heb je gewoon nodig. Met hoe meer mensen je samenwerkt, hoe beter dat dat is.

A: Klopt, is dan ook mooi he, als je verschillende organisaties hebt, dat je dan gewoon contact houdt en samen dingen opbouwt, he. Dat werkt vaak beter dan in je eentje, dat is ook zo. Uhm, dan gaan we maar gewoon met het interview beginnen. Uh, allereerst wat algemeen inleidende vragen en dan met betrekking tot vervoer eigenlijk in Goes-Zuid. Uh, bij de eerste vraag komt mobiliteit naar voren, nou ja, dat is best wel een containerbegrip, dus ik zal hem even definiëren, ehm, mobiliteit is de mate waarin iemand in staat is om vervoer naar zijn of haar gewenste bestemming te regelen, dus eh, iemand zit thuis en die wil ergens naar toe, en die zegt van, goh, ik wil vervoer regelen, ja, lukt niet, mobiliteit laag, eigenlijk zo simpel kan je het zien, lukt het wel.

R: Ik denk, he, er is al vaker over gesproken met die verschillende partners, en ik denk dat dat in Goes-Zuid best wel hoog is. Er zijn best wel mensen die, eh, meer de deur uit zouden gaan als de mobiliteit beter is.

A: En zijn ze, kunnen ze altijd vervoer regelen als ze de deur uit willen gaan, of is dat lastig?

R: Uh, ik denk dat het wel altijd mogelijk is, maar dat sommige mensen er ook een beetje tegen op zien om het normale, reguliere belvervoer, beltaxi of, om dat te regelen. Omdat dat, ja, er zitten wel altijd haken en ogen aan in tijd, een taxi die eerder komt, een taxi die te laat komt.

A: Ja, en sowieso met de bus, he, voor sommige mensen, ik denk dat dat niet altijd meer mogelijk is, denk ik, het instappen en dergelijke, dat?

R: Uh, normaal gesproken zou een bus, zou wel mogelijk wezen.

A: Oke.

R: Maar die rijdt in Goes-Zuid ook niet meer.

A: Niet?

R: Nee, dat is ook een klein busje.

A: Want mensen die hierheen komen, is dat over het algemeen gewoon op de fiets dan?

R: Mensen die naar het buurthuis komen, is meestal lopend, op de fiets, soms met de auto.

A: Ja, en merkt u ook dat er mensen zijn die zeggen van, goh, ik kan hier gewoon niet komen omdat ik niet meer kan fietsen en?

R: Ja.

A: En dat heeft er echt mee te maken?

R: Ja, ja. Zeker ook bijvoorbeeld ’s avonds, he, als mensen ’s avonds ergens naartoe moeten dan merk je, als het wat donkerder wordt, dat ze het toch wat enger vinden om de straat op te gaan.

A: Dat snap ik, dan op die leeftijd nog in je eentje fietsen, he, dat is ook.

R: Ja.

A: Ja, dan de volgende vraag en dat gaat dan echt over Buurthuis de Pit, **Welke activiteiten voert uw organisatie momenteel op het gebied van vervoer?**

R: Uh, op het moment heel weinig. Het is wel al, stel dat we ’s avonds wat organiseren en er willen mensen naartoe, die of eigenlijk niet komen, maar wel heel graag zouden komen, eh, die halen we nu met personenauto gewoon op.

A: Oke, ja, dus die doen dan een berichtje van, ik zou graag.

R: Die geven aan op het moment dat ze de kaarten of hey, eh, dr eigen opgeven. Van ja, ik wil wel komen, maar het is moeilijk om er te komen en dan, dan pikke n we die op.

A: Maar dat is wel een mooi iets.

R: En ja, met activiteiten zijn dat een stuk of 4, op het moment.

A: En dat is dan 1 persoon die langs die adressen gaat?

R: Ja, ja, gewoon met personenauto.

A: Die brengt ze ook weer terug?

R: Ja.

A: Dat is wel leuk. U zegt al, he, u heeft er al over nagedacht, over iets van een vervoervoorziening of iets dergelijks, uh, gewoon voornamelijk gesprekken gevoerd met organisaties, of, eh, tot nu toe?

R: Nee, wel veel gekeken van, eh, wat zijn de mogelijkheden, eh, ook wel gesprekken gehad met wat garagebedrijven, eh, met Loes Meeuwisse hebben we het erover gehad, he, met Ter Weel hebben we het er ook over gehad.

A: Ja, dus er is al wel over gesproken?

R: Ja.

A: Ja, dan de volgende vraag, ik weet niet of die van toepassing is dan he, maar ik stel hem toch maar even, **In welke mate werkt uw organisatie momenteel samen met andere organisaties op het gebied van vervoer?**

R: Ja, nu nog niks.

A: Nu nog niks, nee, maar in de toekomst, he. Nou, toekomstige situatie dan, dat is, dat heb ik gedefinieerd als 5 jaar later. Uh, **Als we 5 jaar verder de toekomst in gaan, hoe ziet u de mobiliteit in de regio Goes-Zuid voor zich?**

R: Uhm, ja, dat ligt er ook een beetje aan hoe, of, de populatie in Zuid verder gaat, he, omdat er natuurlijk veel geclusterd wordt in de centrums. En de huizen, komen steeds meer jongeren in, dan zal dat toch makkelijker worden. Uhm, maar de ouderen, die moeten wel mobiel blijven.

A: Ja, en wat denkt u, eh, als we kijken naar de populatie, dat dat een beetje hetzelfde beeld is als?

R: Ja, nee, je ziet nu wel dat in de, in de gewone woningen, buitenom de ouderencomplexen, dat er steeds meer jongere mensen in komen.

A: Dat is wel een beetje een ontwikkeling die, zeg maar, hier, zich hier afspeelt?

R: Ja.

A: Oke. Ehm, ja, dan de volgende vraag, **Welke activiteiten zou uw organisatie tegen die tijd op het gebied van vervoer willen voeren?** 5 jaar later.

R: Ja, in ieder geval dat mensen thuis of in ieder geval dicht bij huis opgehaald kunnen worden en naar de plek gebracht kunnen worden waar ze naartoe willen.

A: Ja, dus dan, zeg maar, wat nu nog mist, dat dat over 5 jaar, zeg maar, wel, eh?

R: Ja, ja.

A: Ja en dat ze ook hier langskomen, uit kunnen stappen en ook weer in kunnen stappen als ze weer klaar zijn?

R: Ja, ja, en ja, dat ligt er een beetje aan op wat voor manier, he, je zou ook zeg maar deur tot deur iets aan kunnen bieden. En om hele dagen rondjes te rijden, weet ik niet of zo effectief is als dat mensen zeggen, nou, ik zou graag naar een vriendin willen in die en die straat, en dat je echt als chauffeur meer een gastheer of gastvrouw bent met die bus.

A: Ja, precies, ja, daar gaan we zo meteen ook nog op in he, hoe moet die vervoervoorziening er dan precies uitzien. Uh, dan de laatste vraag van dit onderdeel, **In welke mate zou uw organisatie tegen die tijd samen willen werken met andere organisaties op het gebied van vervoer?**

R: Ja, gewoon compleet meewerken, gewoon als partner.

A: Ja, dus eigenlijk hangt dat gewoon samen, he, met dit, met de tweede vraag, he?

R: Ja.

A: Ja, dat is duidelijk. Eh, dan gaan we echt specifiek in op die vervoervoorziening, en de eerste vraag die daarover gaat is: **Wat is uw beeld bij een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid?**

R: Ja, ik denk dat dat iets van een busje moet wezen, gewoon, he, die ook rolstoeltoegankelijk is, eh, en dat mensen, eh, ook aan kunnen geven van, ik wil, ik zou graag op dat tijdstip naar dat punt willen en dan wel binnen de wijk, onder het spoor ongeveer. He, dat mensen dat aan kunnen geven en dat dat door vrijwilligers, die bus, gerund wordt. En dat ook een vrijwilliger dat inplant en goed kijkt of het ook mogelijk is. He, dus niet dat mensen heel lang op een bus moeten wachten of, eh, ik denk dat dat goed is.

A: Ja, klopt, dat is een mooi concept. Dat is de volgende vraag ook he, want u zei rolstoeltoegankelijk, **Op welke doelgroep zou de GVGZ**, dat is dan de gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid, **zich moeten richten?**

R: Ja, ik denk de senioren, maar, ja, ook echt de senioren, he, ja, het moet geen probleem zijn om een rollator of met een rolstoel, dat soort dingen mee te nemen. Dus het moet makkelijk toegankelijk zijn, niet te hoge instap.

A: Ja, en eh, daar richt het zich dan op, eh, is het dan ook zo dat jonge mensen ook mee mogen, die bijvoorbeeld naar Buurthuis de Pit willen, of, zegt u dan van, goh, die kunnen zelf ook wel op de fiets gaan?

R: Ja, ik zou, zou daarbij zeggen, die kunnen zelf op de fiets. Of je zou moeten kijken van, he, mensen die moeilijk mobiel zijn, he, iemand heeft een operatie gehad en die kwam altijd ergens, he, dat die wel een beroep kan doen.

A: Dus eigenlijk gewoon mensen die mobiel niet in orde of niet in staat zijn om naar hun gewenste bestemming te gaan?

R: Ja, klopt.

A: Ja, duidelijk. Eh, vervoermiddel is ook al gezegd, u had het over een busje, gaat het dan over een 8-persoonsbusje, of, eh?

R: Ja, zo een 8-persoonsbusje.

A: Gewoon wat je hier eigenlijk heel veel ziet rijden?

R: Ja, Connexxion busjes.

A: Volgens mij, Gors heeft die ook volgens mij, zoiets he, ja. Oke, eh, vrijwilligers, of dienstregeling, dat is op zich wel een belangrijke, want u zei al, daar moeten we dan over nadenken, **In hoeverre zou de GVGZ volgens een dienstregeling moeten rijden?** Een dienstregeling houdt dan in he, gewoon op vaste tijdstippen langs vaste punten.

R: Ja, nou, dan zou je bijvoorbeeld, he, als je zegt, nou, rond begin de morgen, he, of half de morgen, dat je een rondje doet, he, want dan beginnen er op verschillende plekken beginnen wat activiteiten. Ja, dan tegen de lunch, weer een rondje doet, voor mensen die terug naar hun huis willen. En begin de middag weer doet en aan het einde van de middag en dat je tussendoor gewoon, in principe, op afroep doet.

A: Oke, dus echt een combinatie zeg maar?

R: Ja.

A: Ja. Dus gedeeltelijk dienstregeling, gedeeltelijk op afspraak.

R: Ja.

A: Oke, ja, duidelijk, en heeft u al een beeld bij die dienstregeling, hoe die zou moeten rijden of is dat nog lastig in te schatten?

R: Nee, nee.

A: Dat is lastig he.

R: Het ligt er ook een beetje aan welke partners willen er mee doen. He, dat is, wat ik net aangaf, stel je voor, een Agrimarkt doet mee, en een Dirk van de Broek niet, ja, dan zal je zo een Agrimarkt wel in je route op moeten nemen en een Dirk van de Broek niet.

A: Daar zit zeker wat in. Eh, vrijwilligers, net ook al wat over gezegd, uh, **Hoe denkt u over de inzet van vrijwilligers als chauffeur bij de GVGZ?**

R: Ja, ik denk dat, uhm, dat dat een poel zou moeten zijn van vrijwilligers. Uh, die of een dagdeel rijden. Die op dat moment de gastheer of gastvrouw van de bus zijn. He, die ervoor zorgen dat de bus netjes is, dat die weer op de juiste plaats terug komt. En dat er een, ja, gewoon centrale telefoon is, of een mobiele telefoon, die op dat moment dan die vrijwilliger bijheeft. Uh, waar mensen nog naar kunnen bellen van, ik zou vervoer willen.

A: Ja, is dat dan een soort vereniging, zeg maar, waar al die vrijwilligers inzitten, he, dat je echt iets fysieks opricht?

R: Ja, misschien dat je inderdaad, apart een vereniging op zou kunnen richten voor het vervoer. He, of een stichting.

A: Ja, dan heb je vrijwillige chauffeurs, he, en ook vrijwilligers die dan die busjes schoonmaken en ook misschien wat onderhoud doen. En bijvoorbeeld de coördinatie daarvan, die dienstregeling en dergelijke, is dat dan ook een vrijwilligers die dat zou kunnen doen?

R: Ehm, dat zou een vrijwilliger kunnen doen, eh, samen met een professional.

A: Ja, die hem daarin gewoon ondersteunt he?

R: Ja.

A: Ja, en we hebben het over vrijwilligers, waar zouden we die vrijwilligers moeten werven, zeg maar, waar zouden die?

R: Ik zou die in de wijk. Er zijn voldoende oudere mensen die het heel leuk vinden om te rijden. Eh, en je kan altijd natuurlijk gebruik maken van de vrijwilligerspoel van SMWO. He, net als het onderhoud, sprak je net, je zou natuurlijk ook een leuke deal kunnen maken met een garagebedrijf, die of onderhoud voor een, voor een leuke prijs regelt. En tegen, tegen reclame op de bus bijvoorbeeld.

A: Ja, ja, precies, ja, dat is ook een goeie. Uh, betaling, dat is dan nog eentje die we nog niet hebben gehad, **In hoeverre zouden gebruikers van de GVGZ een betaling bij gebruik moeten doen?**

R: Ja, ik zou wel een eigen bijdrage, wel een minimale eigen bijdrage, maar wel een eigen bijdrage doen. He, ik bedoel, ze moeten op wat voor manier, wat voor manier ook, zullen ze, zal het altijd geld kosten, dus waarom zou dit helemaal gratis moeten zijn. He, het kan minimaal wezen hoor, maar ik zou wel iets doen.

A: Aan welk bedrag moet ik dan denken?

R: Ja, ik denk als je rond 1 euro per rit zit, dan is dat denk ik heel reëel. Uh, en zeker niet te veel gevraagd.

A: En de reden daar achter is eigenlijk, he, je maakt ergens gebruik van, daar mag je best een betaling tegenover zetten.

R: Ja, ja.

A: Ja, alleen wel minimaal, dat ze er wel gebruik van kunnen maken.

R: Ja.

A: Ja, nee, ik snap het. Uhm, dan maatschappelijke meerwaarde, **Wat zou de maatschappelijke meerwaarde van de GVGZ moeten zijn volgens u?**

R: Ja, dat mensen op de plaats kunnen komen waar ze naartoe willen en dat ze niet, zeg maar, thuis blijven zitten omdat ze het moeilijk vinden om ergens te komen.

A: Ja, dat is ook echt, dat zijn ook echt verhalen die u momenteel wel hoort, he?

R: Ja. Ja, dat hoor je op het moment heel veel, dat mensen niet, eh, naar activiteiten komen, omdat ze het moeilijk vinden om hier te komen.

A: Ja, terwijl Buurthuis De Pit, dat is wel een plek waar mensen, he, weer met elkaar in contact komen, en, ja, dat missen ze nu dan eigenlijk.

R: Ja, ja. En je ziet toch, activiteiten, mensen komen echt niet alleen voor de activiteit, maar ook voor het sociale gebeuren eromheen.

A: Ja, en dat is jammer als dat wegvalt, doordat je niet op de plek kan komen waar je wil komen.

R: Ja, ja.

A: Ja, dan de volgende, individueel belang, **Welk belang heeft uw organisatie, dus Buurthuis de Pit, bij de GVGZ?**

R: Uh, dat mensen makkelijker naar de activiteiten kunnen komen, he. Er zit voor ons weinig belang in, omdat, ja, of er 10, of 11, of 12 op een clubje zitten, maakt voor ons niet zoveel uit, maar je wil wel je doel van je instelling halen.

A: Ja en ook met het zicht op die uitbreiding, he, het is natuurlijk leuk als er instroom is ook.

R: Ja, ja.

A: Er is dan ook weer meer plek dan voor mensen, denk ik.

R: Ja, ja.

A: Ja, is leuk. Uhm, dan de volgende vraag, eh, **Als het belang van uw organisatie verschilt met die van een of meerdere andere organisaties bij de GVGZ,** eh kan ik even toelichten, want is een beetje abstract, eh stel je voor he, de ene zegt van, goh, wij moeten wel een busje, ik wil wel een busje met rolstoeltoegankelijk, zeg maar met een lift of iets dergelijks en een andere zegt van, ja, liever niet, **hoe zou daar mee omgegaan moeten worden?**

R: Ja, ik denk dat je er samen echt uit moet komen, ja, dat is over ieder punt waar je een meningsverschil over hebt, daar moet je uitkomen en ja, ik denk dat je er ook samen over uit moet komen en, he, de sterke punten tegenover de zwakke punten moet zetten.

A: Dus dat is eigenlijk gewoon een kwestie van met elkaar in gesprek gaan en gewoon uitpraten?

R: Ja.

A: En moet er dan op een gegeven moment ook iemand zijn die de knoop doorhakt, iemand die?

R: Ik denk dat er een leidende partij moet zijn.

A: Ja, en heeft u ook een beeld bij wie dat zou kunnen zijn of is dat nu nog heel lastig om in te schatten?

R: Ja, ik denk dat dat lastig is om in te schatten, we hebben bijvoorbeeld, he, Ter Weel, dat zou wel een goeie leidende partij zijn.

A: Uhum, nee, duidelijk. Uhm, dan rolverdeling. **Wat zijn de kwaliteiten van uw organisatie die van belang kunnen zijn voor de GVGZ?**

R: Uhm.

A: Dit zijn wat lastigere vragen, dat.

R: Ja. Ja, natuurlijk, sowieso met vrijwilligers, he, we hebben hier veel mensen rondlopen in de, in de middenklasse, he, die niet meer werken, maar toch nog goed mobiel zijn, waar of je misschien vrijwilligers uit zou kunnen putten om, eh, de bus te bemannen.

A: Dus u zegt eigenlijk, mensen die op bezoek komen, he, die hier komen, die zou je in principe misschien ook wel.

R: Daar zitten zeker bij. Ik weet bijvoorbeeld, er lopen hier, als vrijwilligers, lopen er al twee ex-buschauffeurs rond. Nou, ik denk dat die hartstikke leuk vinden dat die zoiets kunnen doen.

A: Ja, dat denk ik ook, ja. Dus gewoon op informele wijze het gesprek met zo iemand aangaan?

R: Ja.

A: Dat je zegt van, goh, wij hebben een idee en misschien.

R: Ja, he, of in het wijkblaadje van hier. He, deels kunnen we die ook faciliteren. Als ze ergens zitten, he, of even tussendoor een bakje koffie komen halen, he, of, dat, daar kunnen we ook goed in faciliteren.

A: Ja, leuk, uh, inzet van mensen, **Welke mensen van uw organisaties zouden bij de GVGZ betrokken moeten worden?**

R: Ja, ik denk sowieso, op een gegeven moment het bestuur van de stichting. En net als, ja, de vrijwilligers die of het leuk vinden.

A: En uzelf?

R: Ja, dat zie ik eigenlijk als bij het bestuur.

A: Ja, want u doet het samen met nog iemand toch, of niet, dacht ik?

R: Het beheer? Nee, beheer, ja, samen met mijn vrouw en dan, he, er zijn wel mensen, maar in principe doe ik het beheer.

A: Oke, nee, duidelijk. En inbreng van middelen, **Welke middelen (ik heb er haakjes tussen gezet, zoals geld, omdat dat vaak een pijnpunt is) zou uw organisatie bij de GVGZ in willen brengen?** Middelen zijn natuurlijk ook uren he, gewoon uren die u erin steekt, dat is ook een middel natuurlijk.

R: Nou, he, uren, dat zou, tijd zou sowieso, net als wat ik zeg, een stukje faciliteit, zou ik kunnen doen, uh, ja, qua geld zou ook moeten kijken. He, want dan ga je natuurlijk ook heel afhankelijk zijn van subsidies en dat soort, dat soort dingen. Maar, ik denk ook dat het redelijk te behappen is met stukken sponsoring en subsidie van, van buitenaf.

A: Ja, dus dan een combinatie van commerciële partijen en, uh, gemeente?

R: Ja.

A: Moet ik dan zien, ja. Dat is gewoon een kwestie van, gaat een hele procedure aan, daar zou u dan misschien ook wel betrokken bij willen worden?

R: Ja.

A: Omdat u al eerder zegt van, goh, ik heb daar al enigszins een beetje contact mee gehad, zeg maar, dus eh.

R: Ja.

A: Ja, dat zou kunnen meehelpen, he, dat. Nee, duidelijk, en **Hoe zou de rolverdeling bij de GVGZ tot stand moeten komen volgens u?**

R: Ja, ik denk ook weer in overleg, he, als er partijen die zeggen, nou, leuk om mee te werken en dan ook in een vergadering kijken van, ja, hoe kunnen we dat op gaan zetten. Daar kan je nu, daar kan je nu ideeën over hebben, maar ik denk dat dat toch, ja, dat zou je toch, ja, samen zal je eruit moeten komen.

A: Ja, leuk dat u dat zegt, want ik heb ook dat focusgroepgesprek, heb ik ook georganiseerd, ten minste, uitnodiging voor verstuurd, dat is eigenlijk ook met dat doel he, met elkaar in gesprek gaan, kijken waar we kunnen komen al.

R: Ja.

A: Uhm, we hebben het net al een beetje gehad over bestuur, ik zal besturing, zal ik wel even definiëren, want dat is ook weer zo een containerbegrip, dat is eigenlijk meer het besluitvormingsproces, dus meer de oprichting van de GVGZ, er moeten heel veel besluiten genomen worden, uh, **Hoe zal de GVGZ bestuurd moeten worden?**

R: Ja, ik denk, zeg maar, dat je een stichting ervan moet maken. Sowieso is dat makkelijker met subsidies aanvragen en dat soort dingen. Dus dat, eh, he, en daar zal je een bestuur voor moeten hebben.

A: Dus dan hebben we het echt over onder een naam, zeg maar, subsidieaanvragen?

R: Uhm, ja, en daarin kan je aangeven, altijd, dat het samenwerking is.

A: Ja, duidelijk, en dagelijkse leiding, he, meer dat, echt dat operationele uitvoeren, bijvoorbeeld als een chauffeur een probleem heeft, dat die ergens naartoe kan komen, uh, **Wie zou er verantwoordelijk moeten worden voor de dagelijkse leiding van de GVGZ?**

R: Ja, sowieso is dat altijd stichting-bestuur, uh, en ik denk dat er, net als bij Ter Weel, bijvoorbeeld, zijn ook altijd mensen aanwezig, misschien dat daar ook iemand is, maar bijvoorbeeld hier is ook altijd iemand aanwezig, he, dat we altijd kunnen zeggen, nou, als we problemen hebben, dat we daarin kunnen ondersteunen.

A: Ja, is dat dan wel een vaste contact zeg maar waar je naartoe zou kunnen komen, dat een vrijwilliger weet van, goh, daar kan ik aankloppen als?

R: Ja, of een telefoonnummer.

A: Ja, precies, waar dan misschien meerdere mensen, die telefoon op kunnen nemen dan?

R: Ja.

A: Ja, nee, duidelijk, uh, dan het laatste onderdeel, dat gaat over het overleggen, eh overlegvorm, **Hoe zou overleg met betrekking tot de GVGZ vormgegeven moeten worden volgens u?**

R: Vooraf of tijdens?

A: Uh, beide. Ja, dat is allebei natuurlijk, dat kan verschillen, he.

R: Ja, vooraf denk ik sowieso een keer alle partners die of interesse hebben uitnodigen. En dan, ja, in het begin zal dat wat frequenter zijn, maar ik denk daarna gewoon, uh, een maandelijks overleg, zeker in het begin.

A: Ja, moet je dan ook nog scheiden, het bestuur en het operationele zeg maar, moet je daar nog een scheiding tussen maken?

R: Ja, dat zal ik wel doen, ik zal gewoon bestuur, zal ik regelmatig, en dan het operationele, uhm, misschien wat minder frequent.

A: Uh, overlegleden, **Wie zou bij overleg met betrekking tot de GVGZ aan moeten schuiven?** Verschilt dan ook he, tussen die twee.

R: Ja, dat zei ik net he, de partners die of interesse hebben. He, ja, gemeente natuurlijk. En, uhm, achteraf gewoon, in principe, het bestuur en, ja, een keer in de zo veel tijd, is eigenlijk hetzelfde verhaal als daarnet, een keer in de zo veel tijd het operationele.

A: En als we het hebben over bestuur, als we het hebben over het bestuurlijk overleg, uhm, ja, misschien is dat per organisatie verschillend hoor, is het dan ook telkens, als we bijvoorbeeld naar Ter Weel kijken, echt de bestuurder of kan dat ook een manager zijn volgens u?

R: Uh, ja, dat zou ook een manager kunnen zijn.

A: Ja, ik denk dat dat gewoon de mensen die er nu al mee bezig zijn, zeg maar, dat die?

R: Ja, ja.

A: Ja, uh, frequentie van overleg, volgens mij hebben we die al gehad he, dat is aan het begin dus wat meer en gedurende als het eenmaal loopt.

R: Ja, zeker tijdens de opstart en in het begin zal je wat frequenter moeten vergaderen dan dat het helemaal loopt, he, dat.

A: Ja, duidelijk, dan hebben we alle vragen gehad, ja, ik weet niet of u nog vragen heeft, opmerkingen, of nog iets aan wil vullen, of?

R: Nee, in principe niet.

A: Niet? Nee, u heeft uw verhaal gedaan, heel erg bedankt, ik zal deze alvast even uitdoen.

## Transcript interview 6

Transcript interview Gors, op 11-04-2018 om 10:00

Duur interview: 00:52:12

Aron Kruider: A

Respondent: D

A: Maar inderdaad, dan kan ik alles uitschrijven en dan kan ik het ook allemaal weer een keer teruglezen en dan goed verwerken.

D: Snap ik.

A: Ja, zullen we maar gewoon beginnen met het interview?

D: Ja.

A: Ik heb allereerst even het onderwerp van het interview, nou, een onderzoek naar een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid, ehm, in het interview noemen we die gewoon de GVGZ, afgekort.

D: Ja.

A: Uh, dat is een van Ter Weel om in samenwerking met regionale partners een vervoervoorziening voor Goes-Zuid op te zetten, nou ja, we hebben er al een keer over gesproken.

D: Ja.

A: Dus dat is op zich duidelijk. Eh, met mijn onderzoek wil ik in beeld brengen of de potentiële partners, nou ja, dat is onder andere dan het Gors, uh, bereid zijn om deel te nemen aan de GVGZ en dat doe ik onder hand van in beeld brengen hoe de GVGZ zowel praktisch als organisatorisch vormgegeven moet worden. Ik heb een aantal begrippen, zeg maar, op papier gezet. Uh, dat is bij een aantal vragen, zeg maar, dat ik gewoon, die waren gewoon moeilijk om makkelijk te formuleren, dus moest ik een begrip gebruiken als mobiliteit. Net als met mobiliteit, dat is echt zo een containerbegrip, dus ik denk ik definieer het even, dan praten we allemaal een beetje in dezelfde richting, is op zich wel fijn. Ja, ik weet niet, zou u uzelf eerst even willen introduceren?

D: Zeg maar je hoor.

A: Ja, het staat allemaal zo op mijn papier, haha. Nee, ik ga je zeggen.

D: Uh, ja wat ik de vorige keer al zei, ik werk, mijn naam is Dave Reininga, maar dat weet je al, uhm, al sinds oktober 2017 in dienst bij het Gors als beleidsmedewerker projecten. Uhm, vrij omvattende functie, heel breed, van project naar project. Ik ben met name bezig met het upgraden van producten van de dagbestedingslocaties, het vermarkten daarvan tot aan hoe kunnen we zorgen dat de was op een van de locaties systematisch en organisatorisch beter wordt vormgegeven, dus het hele proces eromheen, waardoor zorg, of nee, gastvrouwen met zorgtaken minder tijd kwijt zijn aan de was en meer tijd krijgen voor de cliënt. Uhm, fondsen en subsidies ligt op mijn bureau. Uhm, dat soort dingen.

A: Ja, en de laatste tijd ook bezig met vervoer?

D: En de, de vervoersproblematiek, ja.

A: Ja, want dat merken jullie?

D: Uhm, dat er heel veel geld in omgaat. Ik zou niet zeggen te veel, want dat zal echt wel nodig zijn. Maar dat we ook wel kritisch moeten zijn op, ehm, de mate waarin vervoer wordt ingezet. En dan heb ik het over, kan het gecombineerd worden, is het vervoer wel daadwerkelijk nodig he, gaat Jantje, ehm, bijvoorbeeld op maandag tot en met vrijdag met het busje, terwijl dat die ook gewoon kan fietsen, bij wijze van spreken, of is het er zo ingeslopen dat die vroeger alleen maar met slecht weer in de bus stapte en op een gegeven moment dacht, van oh, op een mooie zomerdag kan ik ook gewoon instappen. Dat soort dingen, daar moeten wij veel kritischer op zijn.

A: Ja. Daar sluit de eerste vraag wel bij aan he, dat eh, daar komt het begrip mobiliteit naar voren, dat heb ik gedefinieerd als de mate waarin iemand in staat is om vervoer naar zijn of haar gewenste bestemming te regelen, de eerste vraag die daarover gaat is eigenlijk, **Wat is uw beeld bij de huidige mobiliteit in Goes-Zuid?**

D: Oeh, mijn beeld daarover, over Goes-Zuid vind ik een lastige. Uhm, ik kan hem wel op Gors betrekken.

A: Dat is ook goed.

D: Uhm, het beeld daarvan is dat we natuurlijk met de Wlz en de Wmo, uhm, een scheiding hebben. Dat er vervoersindicaties zijn ten aanzien van cliënten bij ons, he, je komt wel of niet in aanmerking voor een vervoersindicatie, en dat, over de algehele linie genomen, de vervoersindicatie, dus de vergoeding daarvoor, niet sluitend is om het vervoer daarvoor te kunnen regelen.

A: Oke.

D: Uhm, als je kijkt naar onze eigen interne organisatie, wat ik net al zei, vind ik dat we kritischer moeten zijn op wat kan de cliënt zelf nog of het netwerk om hem of haar heen. Zijn er ouders, ehm, vrienden, familie, broers, zussen in staat om af en toe eens een ritje te doen. En, uh, ik vind dat we moeten kunnen kijken of we met onze eigen afdeling, leren en ontwikkelen, misschien wel eens een, een cursus mobiliteit voor cliënten moeten gaan aanbieden van, hoe werkt het openbaar vervoer nou, kunnen ze daar niet in ondersteunen. En eh, ik geloof dat er echt wel mensen zijn die, ehm, als we die daarin trainen, ook nog wel daarvan gebruik kunnen maken, ja.

A: Dus wat je eigenlijk zegt he, nu wordt er veel gebruik gemaakt van de busjes die er rijden, alleen misschien dat mogelijk is dat ze ook van het openbaar vervoer gebruik maken of via het sociaal netwerk ook aan vervoer komen.

D: Laten we het eens onderzoeken.

A: Ja.

D: Ik zal niet zeggen dat het zo is.

A: Maar het beeld?

D: Ja, ja. En het is nooit onderzocht. Want in het verleden was het altijd zo dat het, ehm, ik zal niet zeggen dat er geld genoeg was, maar was het een soort van, gemeengoed dat het kon. En in de tijd dat er bezuinigd moet gaan worden, denk ik wel dat er kritischer naar kan worden gekeken of dat haalbaar is.

A: Uhum, ja, de volgende vraag, deels beantwoord al, he, maar, **Welke activiteiten voert uw organisaties momenteel op het gebied van vervoer?**

D: Je zit nou bij deze he, welke mate werkt uw organisatie momenteel samen.

A: Deze.

D: Oh, welke activiteiten voert uw organisatie. Uhm, welke activiteiten voert uw organisatie momenteel op het gebied van vervoer.

A: Je had het al over Wmo-vervoer, Wlz-vervoer.

D: Ja, kijk de, ehm, er zitten bij ons natuurlijk cliënten die vanuit de Wlz, uh, vergoed worden en vanuit de Wmo. En Wlz betekent dat wij het zelf moeten regelen, dat is in dit geval met Connexxion. En de Wmo is natuurlijk, wordt het geregeld door de gemeente. Uhm, dat is eigenlijk wat wij doen, weet je, er komen cliënten bij ons met een vervoersindicatie, wij hebben daar een vervoerscirkel voor in het leven geroepen van een x aantal kilometers wat een cliënt mag reizen binnen die, die vergoeding. En daar proberen wij ons zo veel mogelijk aan te houden. En daar gaan we ook wel eens overheen.

A: Omdat er meer vraag is dan?

D: Ja, dat je wil voldoen aan de wensen van de cliënt waar hij of zij zijn dagbesteding wil doen. En wij gaan uit van de cliënt, die staat bij ons bovenaan, en dat is een beetje een soort van, ja, geijkte opmerking misschien, maar als iemand vanuit Domburg toch liever, uhm, bij ons in de kunstgalerie in Goes zijn of haar dagbesteding wil doen, dan gaan wij wel kijken of wij dat wel kunnen doen. Want het gaat wel, uiteindelijk, om de cliënt. Kijk, over het algemeen, en dat is een beetje de fase waarin we nu aanbeland zijn, is dat we gewoon kritisch moeten kijken van wat komt er nou binnen aan vervoer en wat gaat er uit. Dat proces loopt nu eigenlijk simultaan met jouw onderzoek, dus dat ik in de cijfers aan het duiken ben en dan lopen wij gewoon in de rode cijfers.

A: Oke.

D: En daar wil ik uit. Ik wil minimaal break-even gaan draaien, minimaal.

A: Uhum. Ja, dat is op zich relevant ook zo meteen voor waar we het zo meteen over gaan praten natuurlijk. Uh, dan de volgende vraag, dat is de derde, uh, **In welke mate werkt uw organisatie momenteel samen met andere organisaties op het gebied van vervoer?**

D: Niet.

A: Helemaal niet?

D: Niet met andere zorgorganisaties.

A: Oke. Is er ooit eens over gesproken of eh?

D: Ja, er is wel eens de wens uitgesproken, maar het is nooit opgepakt.

A: Nee, dat is toch vaak wat je ziet he.

D: Ja.

A: Er wordt over gepraat en eh.

D: Ja.

A: Ja, nee, dan is dat duidelijk. Uh, dan de toekomstige situatie, dat is het tweede onderdeel van het, van het interview. En dat heb ik gewoon gedefinieerd als 5 jaar later, he, een beetje middellange termijn, niet heel lang, ook niet heel kort. **Als we 5 jaar verder de toekomst in gaan, hoe ziet u de mobiliteit in de regio Goes-Zuid voor zich?**

D: Oeh, dat is een spannende.

A: Ja, ik hoor er ook hele verschillende dingen op, dus eh.

D: Ja, ja, ja. Nou, dan sluit ik mij wel aan bij waar we het net over hadden, bij duurzame aanvullende mobiliteit. Dat ik het, dat ik het mooi zou vinden als daar eigenlijk, ehm, een soort van shuttledienst zou rijden, waarin, ehm, mensen achter het stuur zitten van een elektrische auto of bus of zonnetrein, ehm, noem het maar op, waarin mensen in kunnen stappen, die dan wel de respectabele leeftijd van, ja, hoe moet ik het zeggen, de grens bereikt hebben dat ze zelf niet meer het vervoer kunnen regelen zeg maar, dus, die dan wonen in de, in de ouderencentra, uhm, mensen die bij zorginstellingen zoals een Gors werken of wonen, daar gebruik van kunnen maken. Maar ook gewoon mensen die in de, in de shuttledienst willen stappen om misschien naar het centrum van Goes vervoerd willen worden. En, ehm, dat zou ik wel een mooi plan vinden voor over 5 jaar, dat dat dan rijdt.

A: Uhum, en, **Welke activiteiten zou uw organisatie tegen die tijd op het gebied van vervoer willen voeren?** Dus welke rol zie je voor Gors daarin weggelegd?

D: Nou, dat wij misschien wel binnen onze eigen organisatie mensen opleiden om achter het stuur te gaan zitten. We hebben heel veel Lvb-ers, laag verstandelijk beperkten, uhm, die kunnen dat. Alleen die zitten gewoon te veel thuis. En, ehm, die kunnen prima achter het stuur zitten. Die zitten nu bij Randhof, dat is ook van Ter Weel toch?

A: Ja.

D: Uh, er lopen een aantal gasten rond, die gewoon tot voor kort eigenlijk alleen maar op de bank hingen en nu gewoon meelopen met de technische dienst en, uh, in de keuken staan en dat soort dingen. He, ik denk dat onze organisatie, ik zou daar graag een link mee maken, ja.

A: Want jullie hebben heel wat busjes rijden, is het dan ook zo, over 5 jaar, dat er minder busjes rijden die, van die 8-persoonsbusjes?

D: Ja, dat hoop ik wel ja.

A: Ja.

D: Sowieso zou ik wiFallen gaan kijken of we niet meer de, uhm, dagbestedingscentra die we nieuw eventueel gaan oprichten, of gaan verhuizen, weet je, er vinden ook wel eens wat verhuizingen plaats, om daar meer rekening mee kunnen houden dat we dichter bij treinstation, bij busstations, bij een taxistandplaats zitten dat we de zelfredzaamheid van de cliënt ook wel faciliteren. Uhm, kijk, wij zijn ooit met de onderneming in Vlissingen op Vrijburg gaan zitten, ja, verder bij het station vandaan kun je bijna niet gaan, zeg maar.

A: Ja, dan wordt die vraag naar vervoer natuurlijk ook he, ja.

D: Ja, kijk, ik vind wel dat we, als we moeten bezuinigen, dat we daar ook rekening mee kunnen houden met die leidende principes, dat we zeggen van, joh, uhm, kunnen we bij wijze van spreken een ruimte huren in de buurt van.

A: Ja, dat is wel een goed punt inderdaad. Je kan je volledig richten op vervoer, maar je kan je ook deels richten op de ligging natuurlijk.

D: Ja, er zijn meer oplossingen om het vervoer, om de kosten van vervoer in mindering te brengen, laat ik het zo zeggen.

A: Ja, en, **In welke mate zou uw organisatie tegen die tijd, dus 5 jaar later, samen willen werken met andere organisaties op het gebied van vervoer?**

D: En dan heb je het over andere zorg, zorg, ouderen, dat soort dingen?

A: Ja, voornamelijk andere zorginstellingen, andere organisaties.

D: Op zich maakt mij dat niet zoveel uit. Dat mag, ik vind dat als je het gezamenlijke doel nastreeft, dat je dat eigenlijk met iedereen zou moeten willen. Uhm, ware het niet dat het wel passend moet zijn. Kijk, wat wij ook wel eens merken, is dat we, en dan gaan we een beetje op detailniveau, dat we bij een bepaalde locatie soms al 2 mensen hebben, die niet samen in een busje kunnen, omdat ze anders elkaar het busje uitvechten en dat zijn wel dingen waar we degelijk rekening mee moeten houden. Het zal ook niet voor iedereen gelden denk ik. Maar ik denk dat er zeker een groep is, die hier wel gebruik van kan maken en die het ook juist misschien wel leuk vindt om gemixt te worden met gewoon de, even tussen aanhalingstekens, de normale populatie. Dat is ook een beetje ons uitgangspunt binnen de nieuwe ambities van, we doen zo normaal mogelijk. En, ehm, ja, niet meer allemaal dat hokjes denken en, eh, iemand met een beperking is net zo goed een mens zoals jij en ik.

A: Ja, een inclusieve samenleving.

D: ja, dat is gewoon zo. Ja, kijk, en je moet ze ook niet op een voetstuk zetten, we hoeven ze ook niet te gaan vertroetelen. Dus als je zelf kan fietsen, ga lekker fietsen. Maar eh, ja, als iemand maar 10 minuten kan fietsen en je zit er 20 minuten vandaan, ja, dan moeten we dat wel faciliteren. Ehm, en dan zo normaal mogelijk.

A: Ja, nee, duidelijk, ja, de volgende vragen gaan echt, he, over de GVGZ, gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid, is al deels naar voren gekomen, ik stel de vragen toch even. Uh, de eerste vraag, algemeen beeld, **Wat is uw beeld bij een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid?** We hebben het al gehad over elektrisch rijden natuurlijk.

D: Ja, nou, dat we op wat voor manier dan ook maar ritten gaan combineren, waarin verschillende doelgroepen worden aangeboord, uhm, waarin wel, in mijn visie, dan een centraal orgaan is die dat coördineert, dus die wel de communicatie naar buiten doet en, eh, eigenlijk gewoon vertelt van, goh, maandag tot en met vrijdag rijdt er een, bij wijze van spreken, een lijndienst en die stopt daar en daar op die en die tijden en vervolgens staat er misschien wel, ehm, ik ga heel even creatief denken he, gewoon out of the blue eh.

A: Ja, dat mag ook.

D: Staat er misschien standaard bij, bij Ter Weel wel een elektrisch autootje met een bestuurder die gewoon ehm, ritten rijdt. Uhm, op spontane aanvraag. Dus er komt een mevrouw met een rollator naar buiten en die zegt van, kunt u mij alstublieft naar de supermarkt brengen. En hij brengt die mevrouw naar de supermarkt. En vervolgens staat er bij de supermarkt iemand die zegt, oh, kunt u mij alstublieft even terugbrengen naar, eh, naar Ter Weel. Zo. En dan wel groen denk ik. Ja, daar moeten we wel echt rekening mee houden.

A: Is al een beetje naar voren gekomen hoor, maar, **Op welke doelgroep zou de GVGZ zich moeten richten?** Je zei net van eh, op zo veel mogelijk doelgroepen eigenlijk, maar soms merk je ook dat twee mensen, zeg maar, niet in dezelfde, in hetzelfde vervoermiddel passen zeg maar. Kan die doelgroep al afgekaderd worden of moet dat eerst onderzocht worden, voor wie dat dan zal moeten gelden?

D: Nou, dat is een beetje op persoonlijke titel. Dat is het lastige. Dus ik denk dat dat iets zal moeten worden, uhm, wat wij dan misschien moeten bepalen bij het cliëntbureau, op het moment dat een cliënt zich bij ons aanmeldt dat wij dan een schifting zouden moeten kunnen maken van, is deze persoon in staat om gebruik te maken van GVGZ, zeg ik het goed? Uhm, of moeten we daar een andere dienst voor aanspreken. En ik denk dat wij best in staat zijn om die keuze te maken. Kijk, feitelijk zie ik het meer gewoon als een soort upgrade van het openbaar vervoer. En, ehm, niet zozeer als een vervoersdienst voor zorginstellingen. Het is er en misschien moet je wel een pasje hebben of weet ik veel wat. Kijk, je moet ook zorgen dat niet Havo 3 je hele bus gaat vullen, bij wijze van spreken. Maar ehm, ik kan me wel voorstellen dat je, middels een bepaalde indicatie, aanspraak kan maken op zo een vervoerspas, waardoor je in Goes-Zuid, bij wijze van spreken, daar, eh, ja, gebruik van kan maken.

A: Dus ik hoor ook, eh, mensen ook bijvoorbeeld met een Wmo-indicatie. Dan denk ik even verder he, want, eh, de gemeente kan er dan ook een belang bij hebben dat die, dat dat Wmo-vervoer zeg maar afneemt.

D: Absoluut.

A: Uhm, als we kijken naar de financiering, hoe zie je die voor je dan? Is dat dan ook deels gemeente waar je dan dat verhaal hebt van, goh, he, jullie?

D: Ja, ik denk als je een deel van de Wmo-cliënten bij de gemeente weghaalt, dat je eigenlijk moet zeggen van, joh, maar dat gaat wel echt op detail, eh, er zit in Goes-Zuid, zit er, ehm, bij wijze van spreken, ik noem maar even, 200 Wmo-cliënten, eh, die normaal gesproken aanspraak maken op een stukje financiering uit de gemeente, ehm, dat gaan we dus niet meer doen, want die 200 die gaan in de GVGZ, maar daar staat zoveel euro tegenover, dus gemeente, die willen wij. Want, ehm, dat nemen wij voor jullie uit handen. Dus ik vind wel degelijk dat je aanspraak kan maken op de financiering van de gemeente, ja. Eh, want je gaat gewoon een deel van hun service. En, ehm, of alle taxibedrijven daar blij mee zijn, dat weet ik niet, maar ik vind dat als gemeente, moet je ook het klimaat neutraal et cetera, moet je ook wel een warm hart toedragen. En ook wel enthousiast worden eigenlijk van het feit dat er een paar mensen zijn die hun vinger opsteken en zeggen van, jongens, laten we dit eens beter gaan faciliteren, want er wordt gewoon CO2 te veel uitgestoten, dat is allemaal niet nodig, er rijden busjes rondt, dus laten we dat eens gaan verbeteren.

A: Nou blijft er denk ik wel een stukje financiering staan natuurlijk, de gemeente gaat nooit volledig alles dekken.

D: Nee.

A: Dat is onmogelijk, uhm, hoe moet dat gefinancierd worden?

D: Uhm.

A: Welk beeld heb je daarbij?

D: Ik denk dat er een deel ook wel gewoon vanuit de Wlz gefinancierd zou moeten kunnen worden. Omdat, het geldt eigenlijk hetzelfde als voor de Wmo, uh, die gasten, die hebben gewoon een vervoersindicatie, uh, dus dan zou je eigenlijk moeten kijken naar wie maakt er binnen die vervoerscirkel gebruik van GVGZ, en dat zou dan naar GVGZ moeten gaan in ieder geval.

A: Ja, en commerciële partijen?

D: Nou, ja, je kan natuurlijk verder denken, he, je kan ook nog denken aan, als ik het even vergelijk met de zonnetrein die in Vlissingen rijdt, daar wordt reclame gemaakt in die zonnetrein en daar wordt uiteraard voor betaald. En als je, uhm, besluit om toeristen mee te gaan nemen, dan vind ik dat je, goed die hebben dan geen pas, maar als er plek is, ja, waarom zou je die niet in laten stappen. Kijk, je moet dan wel heel duidelijk aangeven dat je, dat ze daar misschien niet altijd aanspraak op kunnen maken, maar, uhm, begrijp je wat ik bedoel of niet?

A: Ja, ik begrijp het.

D: Kijk, vol is vol met mensen die een pas hebben, maar kun je er nog bij, iemand die dokt lekker 2,50 en ik breng je naar het centrum, laten we daar niet al te moeilijk over doen.

A: En dat is wel even een leuke, dat is eigenlijk onderdeel betaling, **In hoeverre zouden gebruikers, je zei al een pas, van de GVGZ een betaling bij gebruik moeten doen?** Of is het voor mensen met een pas dan gratis vervoer?

D: Nou, misschien is het wel dat je tegen iemand kan zeggen, uhm, want je zit natuurlijk nu met betaling en deel financiering he, Wmo, Wlz, en misschien zijn er nog ondernemers die mee willen doen. Uhm, ik denk ook dat je in dit geval wel een stukje aanspraak kan maken op wellicht sponsoring. Uhm, ik kan mij voorstellen dat bijvoorbeeld, uhm, de leverancier van de accupacks dit een warm hart toedraagt en misschien wel zegt van, joh, uhm, ik lever het voor de helft van de prijs of wat dan ook. Uhm, ik denk dat je een pasje zou moeten doen. En ehm, niet al te moeilijk maken, he, want we werken wel met mensen met een beperking, die hebben ook niet allemaal het verstandelijk niveau om iedere keer te denken van, oh, er staat nu nog 2 euro op die pas, dus ik moet gaan upgraden, ik denk dat het een maandelijks bedrag zou moeten zijn. Uhm, en dat je gewoon, op het moment dat je zo een pas hebt, dat het ook eigenlijk niet meer uitmaakt hoe vaak of hoe veel.

A: Dat is dus eigenlijk een soort abonnement dan?

D: Ja, ja.

A: Ja, want bijvoorbeeld, geldt dat dan ook voor mensen die, eh, want mensen blijven langer thuis wonen natuurlijk en dat zijn soms ook mensen die niet meer echt makkelijk te been zijn, eh, geldt het ook voor die mensen dat ze, zeg maar, een abonnement kunnen nemen op het vervoermiddel?

D: Ja.

A: Nee, duidelijk.

D: Ik denk dat je als GVGZ gewoon een pas uit moet geven dan denk ik. En uhm.

A: Lijkt mij wel een gestructureerd dan iets he, dan heb je gewoon duidelijk, he, goh, zo een pas en dan kan je instappen.

D: Ja, en je laat hem zien en klaar. Net als je ov-chip zeg maar vroeger. Alleen bij ov-chip moet je nu inchecken, uitchecken, nou, dat zou ik allemaal niet doen.

A: Nee.

D: Ik zou kijken, ja, of er een verdienmodel aan zit, weet ik niet, dat denk ik eigenlijk niet, maar dat hoeft ook niet denk ik. Ik denk dat, als de gemeente en de provincie hier warm voor loopt, dan eh, denk ik dat je dat ook wel break-even moet kunnen draaien/

A: Ja, duidelijk. Uh, vervoermiddel, hebben we het volgens mij al kort over gehad he, je had het over kleine elektrische autootjes, met hoe veel zitplaatsen moet ik dan aan denken?

D: Ja, dat is afhankelijk van je totale doelgroep die er zit, denk ik. Ja, dat zou ik voor Gors wel kunnen uitzoeken, hoe veel mensen er nu van ons wonen en een dagbesteding voeren binnen Goes-Zuid en misschien ook nog wel eens een keer naar een supermarkt willen et cetera. Maar, als je natuurlijk groter gaat denken, in het kader van de zorg en eventueel ook nog gewoon, uhm, aanlopende mensen zeg maar, zoals toeristen, ja, weet ik niet. Ik zou er wel rekening mee houden dat je ook wel misschien rolstoelvervoer moet kunnen aanbieden. Dat mensen met een rolstoel ook wel naar binnen moeten kunnen.

A: Mijn vraag ook, hoe groot worden die auto’s dan? Waar moet ik aan denken? He, als je met een lift uit gaat rusten, voor rolstoelvervoer.

D: Nou ja, of je moet zorgen dat je de gemeente zo ver krijgt dat je op die hele Goes-Zuid-baan, zeg maar die hele strip die we hebben, wat is dat, Beukenstraat, geloof ik he?

A: Klopt.

D: Dat je daar een aantal haltes hebt waar je gewoon zo, zoals tegenwoordig ook het streekvervoer, dat je bijna op hetzelfde niveau naar binnen gaat.

A: Ja, precies, ja, maar zijn dat dan 8-persoonsbusjes of kleiner?

D: Ja, ik zou uitgaan van 8 personen, maar dat is meer gewoon, ja.

A: Ook toegankelijk he, dat is bruikbaar ook.

D: Ja, kijk, en ehm, wellicht zou je nog over na kunnen denken om misschien zo een shuttledienst, wel waar 2 mensen in kunnen, maar dat is ook helemaal afhankelijk van wie er gebruik van gaat maken, kijk, als je naar 3 maanden merkt van, oh, we komen capaciteit te kort, ja, dan zal je wel weer kunnen kijken van, moeten we gaan uitbreiden ja of nee.

A: Klopt, duidelijk, uh, dan dienstregeling, **In hoeverre zou de GVGZ volgens een dienstregeling moeten rijden?** Een dienstregeling is eigenlijk dat die op vaste punten langs vaste plekken rijdt zeg maar. Ja, dat.

D: Snap ik. Ja, ik denk en en.

A: Een combinatie?

D: Ja. Ja, ik denk dat je en een vast patroon moet hebben en dat je een soort van ad random iets moet hebben. Dat je ook weet van, oh, er staat er altijd een bij de supermarkt en er staat er altijd een bij Ter Weel en, eh, zo.

A: Oke, ja, dus dan maak je een onderscheid tussen, uh, zeg maar auto’s, de ene rijdt dan een vaste dienstregeling en de andere is meer op afroep zeg maar, of eh?

D: Ja.

A: Ja. Dus niet met tijden zeg maar, dat die een bepaald tijdstip een vaste.

D: Ik zou, denk ik, op die ene strip misschien een lijndienst zetten. Uhm, en uhm, zorgen dat er op diezelfde strip misschien nog wel 2 of 3 van die, bij wijze van spreken, golfkarretjes rijden. En, uhm, die nooit ver weg zijn. Dus die altijd, of bij de entree of uitgang van een ouderencentrum of een winkelcentrum, staan en stap je daarbuiten, en hij staat er niet, dan moet je hem eigenlijk al aan kunnen zien rijden. Zeg maar van, oh, daar komt die.

A: Ja, echt aanwezig dan he?

D: Ja.

A: Ja, mooi.

D: En misschien kun je dan nog wel, maar dan ga ik misschien wel heel gek denken, uh, dat je bij Ter Weel een soort van plasma hebt staan, dat je ziet waar die autootjes zijn. Dat je ze aan ziet komen rijden, weet je, ik hoef maar 2 minuten buiten te staan en dan, eh.

A: Dat je gewoon ziet dat die bijvoorbeeld stilstaat of eh?

D: Ja, volgende halte hier. En dat kan natuurlijk, want zo een ding kan je uitrusten met GPS, je kan, bij wijze van spreken, de iphone-app aangooien en je legt een iphone in dat ding.

A: ja, dat zou natuurlijk wel echt een ideaal iets zijn, he, als zo iemand.

D: Ik denk dat je het zo moet doen. Als je het doet, moet je het goed doen en dan moet het ook state of the art werken. Maar, vervolgens qua gebruik, moet het heel laagdrempelig zijn. Dus je moet weten, er is altijd een lijndienst, dus om 10:15 staat die bus sowieso bij Ter Weel, uhm, en, uhm, je hebt die pendel die van A naar B, wellicht naar C, naar D, en dat zie je dan op dat scherm van, ik hoef maar 3 minuten te wachten en dan is die er.

A: Ja, ja, mooi iets.

D: En dan kan ik instappen. En dan moet je misschien ook nog wel zien, maar misschien draaf ik dan heel erg door, maar dat is ook afhankelijk van je, van je doelgroep, hoe groot die is. Maar, uhm, ik vind dat er in België altijd zo mooi, in de parkeergarages zie je boven de vakken een groen of rood lampje, en in Nederland hebben wij dat niet, dus in Nederland zoek ik mij suf naar een plekje in een parkeergarage, maar als je ergens aan kan geven, hij is groen dus ik kan instappen straks of ik moet nog een shuttledienst wachten, bij wijze van spreken, dat willen mensen wel weten.

A: Dus echt met kleuren?

D: Ja.

A: Ja, dat zijn wel mooie ideeën, moet ik zeggen hoor. Uhm, en daarbij he, vrijwilligers, **Hoe denkt u over de inzet van vrijwilligers als chauffeur bij de GVGZ?** Is volgens mij al kort naar voren gekomen.

D: Uhm, ja, prima, alleen weet ik wel dat het heel lastig is om vrijwilligers te werven. Uhm, maar ik weet ook wel dat er wel mensen zijn die misschien nu nog thuiszitten, die dat wel zouden willen doen. En ik zou verder kijken dan vrijwilligers, misschien ook niet eens als chauffeur, maar misschien ook nog wel gewoon als begeleider, je zorgt dat er altijd een stoel is en dat een begeleider gewoon een halve dag op dat busje meerijdt en mensen helpt met instappen en, eh, oh, ik ben mijn pas verloren, oh, geeft niet hoor mevrouw, ik heb u in de ipad staan, ik kan inderdaad zien dat u een pas heeft. Dat soort dingen.

A: En het technisch onderhoud? Mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, die weer terug willen keren he?

D: Dat zou kunnen, absoluut, eigen onderhoudsdienst, eigen wasservice, die dingen moeten ook schoongemaakt worden.

A: Dus daar liggen mogelijkheden?

D: Absoluut. En, uhm, ik denk dat je ook zou moeten kijken naar, eh, misschien wel de 65-plussers. Ik weet dat er heel veel mensen zijn die die leeftijd hebben bereikt en die gewoon thuis zitten en die eigenlijk nog wat willen doen.

A: Klopt.

D: Dat is een aanwas van vrijwilligers met, over het algemeen, een goed maatschappelijk werk- en denkniveau. Die willen graag nog wat doen. En of dat dan helemaal vrijwillig moet, weet ik dan ook niet. Misschien zou je er wel een kleine vergoeding tegenover kunnen zetten.

A: Een vrijwilligersvergoeding?

D: Ja, of zeggen van, joh, als je 4 diensten hebt gedraaid, dan staat daar zo veel tegenover. Dat deden wij in de evenementensector, hoe meer diensten je draait, hoe meer punten je kreeg op je pas en hoe meer voorstellingen je kan bezoeken. Uhm, dus dan beloon je niet in geld. – Onderbreking –.

A: Uhm, dus bij vrijwilligers is het van belang dat je nagaat van, goh, waar is de vrijwilliger ook toe in staat, zeg maar, he?

D: Ja, absoluut. Cursus educatie, omgang met mensen, chauffeuren van dat dingen, een stukje begeleiding, ja, we moeten dat wel goed regelen. He, je kan dat niet zomaar doen.

A: Dus er kan wel een training omheen zitten van, goh, zo een vrijwilliger komt binnen en we geven hem een training van, hoe ga je met mensen om.

D: Dat kunnen wij he. Wij hebben een afdeling Leren en Ontwikkeling he.

A: Ja, dat is een goeie. Goed, uh, dan hebben we denk ik een volledig beeld gehad van het praktisch gedeelte van de GVGZ, he, wat is jouw beeld erbij, nou, moet zeggen al best wel concreet, dat biedt ook perspectief natuurlijk. Uh, dan even het volgende onderdeel, dat gaat over, je zei het al he, je moet een gemeenschappelijk doel hebben, ook met verschillende partijen als je gaat samenwerken. Uh, allereerst maatschappelijke meerwaarde, eigenlijk is dat al grotendeels naar voren gekomen, maar, **Wat zou de maatschappelijke meerwaarde van de GVGZ moeten zijn volgens jou?**

D: Nou, dat we, uhm, punt 1: het zorgvervoer beter gaan organiseren en zorgvervoer neem ik dan ook wel gelijk het ouderenvervoer in mee he, dus niet alleen voor ons, maar iedereen die daar in aanmerking voor komt of denkt te komen, uhm: dat we mensen terug aan het werk zetten op het gebied van de schoonmaak van die, uhm, voertuigen, het besturen ervan en het begeleiden ervan, uhm: dat we milieuvriendelijk bezig zijn, en uhm: dat we meer gaan connecten met elkaar en niet alleen dat opa of oma weer naar de supermarkt makkelijker kan, maar dat we ook op een hoger niveau daarin, zeg maar, als organisaties met elkaar gaan connecten.

A: Ja, dat is dus echt een stukje verbinding ook?

D: Ja, dat we afstappen van die eilandjescultuur. Ik weet wel dat er overleggen plaatsvinden, maar er komt niet zo veel uit. Maar dat is een beetje inherent aan de zorgsector, we praten heel veel, maar de stap voordat we het gaan doen, is af en toe nog mijlenver weg. En dan, ik kom, wat ik al zei, ik kom uit een andere sector, wij zijn, of ik ben veel meer van, uhm, je kan nooit alles van tevoren tot 100% bepalen en bepraten, he, je moet bij 80%, moet je het gaan doen en die laatste 20% ga je bijsturen on the go, zeg maar. En je gaat 30 keer op je mond, maar van die 30 keer ga je leren, waardoor je uiteindelijk tot een eindproduct komt wat voor 110% staat. En uhm, binnen de zorg zijn wij geneigd om, uhm, om beleidsnotities en protocollen, en dat soort dingen, te schrijven. We moeten doen. Ja, risico nemen.

A: Uhum. Dus niet eerst denken en dan doen, ten minste wel in zekere mate, maar ook denken en doen tegelijk zeg maar?

D: Nee, dat is wel leuk dat je dat zegt. Als je kijkt naar de marketing bij de pioniers momenteel, he, en dan heb ik het even over een hele andere sector, maar noem het Tony’s Chocolonely, Cool Blue, et cetera, die hebben als slogan meer, wij zijn doeners die denken in plaats van denkers die doen. Uhm, dus je moet gewoon aan de bak. Maar wel met je, met een goeie kop met verstand. En bijsturen waar nodig. Maar alles maar blijven bedenken, dan ga je nooit doen.

A: Nee, ik denk dat het ook niet meer heel erg bij de tijd past he. Uhm, individueel belang, **Welk belang heeft uw organisatie bij de GVGZ?**

D: Ja, dat het beter te organiseren valt. Dat we, uh, het makkelijker maken voor de cliënt. En hopelijk minder geldt kost, eurootjes betekenen toch wel wat. En het zou mooi zijn als, kijk wij werken altijd met een gemiddelde, op het moment dat een cliënt bij ons met vervoersindicatie komt, dan krijgt die altijd hetzelfde bedrag, ongeacht of die nou 3 kilometer per dag reist of dat je 20 kilometer per dag reist. En onder de streep moet dat gewoon naar 0 getrokken gaan worden. En ik denk dat er in Goes-Zuid een hele hoop te winnen valt. Omdat daar voor ons ook natuurlijk een hele hoop woonlocaties zitten en dagbestedingslocaties. En, uhm, het is zonde als daar nog mensen in een taxi stappen om voor 400 meter vervoerd te worden bij wijze van spreken.

A: Ja, precies, en **Als het belang van uw organisatie verschilt met die van een of meerdere andere organisaties bij de GVGZ, dan heb ik het voornamelijk over organisaties die nu als potentiële partners aangemerkt worden, hoe zou daar mee omgegaan moeten worden volgens u?**

D: Nou, ik denk dat je eerst moet proberen te bereiken dat je tot een gezamenlijk doel komt. Uhm, ik zou het niet gelijk willen opzeggen. Ik zou wel, je moet met elkaar in gesprek blijven. Maar als uiteindelijk blijkt dat, uhm, dat het een totaal andere kant opgaat, dan moet je ook zo eerlijk kunnen zijn door te zeggen van, wij doen hier niet aan mee. Het moet wel, bij ons staat altijd de cliënt centraal, en, uhm, als het erop neer komt dat het, bij wijze van spreken, voor de cliënt 500 euro in de maand gaat kosten, ja, dan doen wij niet mee. Dat gaat niet. En, uhm, dat is dus ook wel een individuele afweging voor iedere organisatie an sich. Kijk, er moet straks iemand zijn die zegt, wij bieden dit aan, wie doet er mee? En dan kun je nog 3 kaasschaafrondes er overheen laten gaan, maar op een gegeven moment moet het wel een keer zo zijn. En dan moet iemand op die rode knop drukken en zeggen, dit is het plan, en dit wordt het.

A: Dus wat ik hoor, mensen moeten, of ten minste partijen moeten met elkaar in gesprek gaan, aan de andere kant moet er ook een orgaan zijn dan die op een gegeven moment misschien een keer de knoop doorhakt?

D: Ja.

A: Anders blijf je bij praten, dat kan natuurlijk ook he, dat.

D: En ik vind wel dat je, op het moment dat je eenmaal van start gaat, dat je wel bij wijze van spreken die overlegtafel in stand moeten houden, he, dat je je evaluatiemomenten moet pakken, moet kijken van loopt het voor ons goed, loopt het voor jullie goed, uh, waar hebben we last van. Ja, er gaan ongetwijfeld dingen komen waar je last van krijgt.

A: Klopt, nee, duidelijk. Uh, dan rolverdeling, dat is altijd wel een leuke he, dan wordt het concreet, uh allereerst kwaliteiten, **Wat zijn de kwaliteiten van uw organisatie die van belang kunnen zijn voor de GVGZ?**

D: Nou, ik denk dat wij wel een stukje kunnen helpen in het leren en ontwikkelen, wat ik net al zei he, een stukje educatie op het gebied van, uhm, het bieden van begeleiding op zo een vervoermiddel of het daadwerkelijk besturen ervan. Maar ook, uhm, het leveren van mensen daarvoor. Ik geloof dat wij, wij zouden best met een schoonmaakteam 2 keer in de week, bij wijze van spreken, door die voertuigen kunnen gaan of iedere dag, weet je, op een gegeven moment moeten die dingen aan de laadpaal en dan staan ze stil en dan moeten ze schoongemaakt worden.

A: En hoe wordt dat vervoer wat jullie nu hebben, hoe wordt dat momenteel gecoördineerd, is dat iemand zijn taak echt binnen de organisatie of?

D: Nee, dat besteden wij uit aan Connexxion. Ja, dus die houdt alle ritregistratie bij.

A: He, als we wel naar zo een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid toegaan, he, dan moet er ook een coördinerend orgaan zijn, had je gezegd, uh, zie je daar voor Gors een rol in weggelegd, of?

D: Nee, ik zou dat helemaal stand alone laten draaien.

A: Dus een aparte vereniging of iets dergelijks die dat dan, he?

D: Ja.

A: Oke.

D: Ja, dat je ook geen belangenverstrengelingen hebt, uhm, nee, dat moet bij wijze van spreken een kantoor zijn waar misschien twee mensen achter de computer zitten en de telefoon opnemen. En ehm, die gewoon zorgen dat die, dat de chauffeurs op tijd op hun werk zijn, ja, dat soort dingen, er zal ongetwijfeld wel ergens een bureautje opgericht moeten worden denk ik, ja.

A: En dan ook zeg maar als een chauffeur bijvoorbeeld een probleem heeft, dat die daar naartoe kan gaan, zeg maar? Dat er ergens een contactpunt is?

D: Ja.

A: En van belang is dat dat onafhankelijk is zeg je?

D: Ja, vind ik wel ja.

A: Anders krijgt een iemand voornamelijk de vinger in de?

D: Ja, daarom.

A: Uh, inzet van mensen, **Welke mensen van uw organisatie zouden bij de GVGZ betrokken moeten worden?** Ik hoorde al, he, jullie kunnen mensen leveren. Ja, dat gaat dan voornamelijk over chauffeurs, mensen die de auto’s wassen, uh, verder? Laat ik het betrekken op jou, zou jij erbij betrokken willen worden?

D: In de opstartfase bedoel je dan of in de uitvoeringsfase?

A: Uh, beiden.

D: Beiden, kijk, in de opstartfase moet je natuurlijk wel, uh, of moet je, dat is ook zo belerend, maar je moet wel de juiste mensen om je heen hebben om dit product, kans van slagen zo groot mogelijk te laten zijn. Uhm, ik wil daar best in meedenken, maar het is niet mijn specialiteit. Uh, en ik denk inderdaad dat wij wel, uhm, absoluut bereid zijn om binnen onze organisatie te kijken van wat kunnen wij met leren en ontwikkelen en het leveren van mensen daarvoor.

A: Maar, je zou er wel betrokken bij willen worden, maar er zou misschien iemand anders dan ook nog?

D: Ja, misschien moet dan nog met iemand van het MT erbij, ja.

A: Oke, en, **Welke middelen (zoals geld) zou uw organisatie bij de GVGZ in willen brengen?**

D: Poe, dat vind ik een lastige, ik weet ook niet of dat op mijn bureau ligt, ja, om daar uitspraken over te doen. Dat weet ik niet.

A: Nee, en als we het nou hebben over die busjes die jullie momenteel hebben, je zegt, we willen graag elektrisch gaan rijden, dus, die busjes rijden niet elektrisch neem ik aan, die jullie hebben, of?

D: Wij hebben zelf natuurlijk een paar vervoermiddelen, wij hebben zelf 5 busjes ongeveer. Uh, nee dat rijdt allemaal op stinkende diesel natuurlijk, ja.

A: Dus die zou je niet in willen brengen voor dit concept?

D: Nou ja, tijdelijk, maar dat is niet je doel. Want, weet je, we willen zo groen mogelijk, dus eigenlijk vind ik dat je, uhm, dat niet moet doen, nee, nee.

A: En dan, op zich, de volgende vraag is dan wel een interessante he, want op het moment dat ik vaak begin over rollen, dan is het vaak van, he, we stoppen er uren in en dergelijke, uhm, middelen, dan wordt het vaak al wat lastiger, als we het echt over geld gaan hebben, ja, over fysieke dingen, **Hoe zou de rolverdeling bij de GVGZ tot stand moeten komen volgens jou?**

D: Organisatorisch bedoel je?

A: Ja.

D: Poe, ja, ik denk dat je dat, ehm, ik zie het nog steeds een beetje als een, als een centraal orgaan zeg maar, die dan eigenlijk alles regelt, ehm, waarboven natuurlijk een aantal afnemers hangen, die eigenlijk samen hebben bepaald wat we moeten gaan doen. Dus wat is onze doelstelling eigenlijk. En ik hier denk ik dan aan Ter Weel, bij wijze van spreken Gors, uhm, misschien wel het winkelcentrum, bij wijze van spreken, en ehm, de gemeente/provincie. Wie dan, dus je vraag is nu eigenlijk, wie bepaalt de rolverdeling.

A: Ja, hoe kom je tot zo een rolverdeling, he, want er zijn een aantal rollen die vervuld moeten worden natuurlijk, op het moment dat je daar over begint, dan wordt het vaak een lastig iets, want er is vaak al een doel, alleen hoe ga je dat doel realiseren, daar moeten een aantal rollen voor uitgeoefend worden. Uh, welke werkwijze gaat daaraan vooraf voordat je zo rolverdeling hebt.

D: Ja, dat moet denk ik bepaald worden in de overlegtafel van alle mensen die er iets over te zeggen willen hebben. Dus dan heb je het over deze laag (Ter Weel, Gors, winkelcentrum, gemeente/provincie) eigenlijk denk ik.

A: Ja, je had het bij doel, had je het al misschien over een leidend orgaan die op een gegeven moment een keer de knoop doorhakt, geldt dat ook bij een rolverdeling maken of is dat echt iets wat gezamenlijk moet?

D: Nee, dat moet gezamenlijk, denk ik. Ja, ik denk dat je moet kijken waar de specialiteiten van iedere organisatie zit, die zich hierin mee wil bemoeien eigenlijk, laat ik het zo zeggen. Kijk, op het moment dat je genoeg geïnteresseerden hebt, laten we eens met elkaar praten, en ga eens kijken van waar zit welke kennis en kunde en kwaliteiten. En ehm, dan uiteindelijk moet er natuurlijk iets van een centraal orgaan komen die uiteindelijk gaat zorgen dat dat busje rijdt. Uhm, en dat busje moet natuurlijk weer geleverd worden door een leverancier. Uhm, dat busje mag dan ook een treintje zijn.

A: En uit wie zou dat centraal orgaan moeten bestaan?

D: Dat is helemaal afhankelijk van wat je daar gaat doen. Kijk, als je daar de planning gaat doen en je zorgt voor dus de ritregistratie, want er moet ergens ook een stukje administratie en financiën.

A: Dus dagelijkse leiding?

D: Ja, ja, een nieuw op te bouwen firmaatje denk ik.

A: En dat wordt dan gerund door?

D: Misschien wel een dagbestedingslocatie van Gors, weet ik veel, ik noem maar wat he.

A: Ja, nee, tuurlijk.

D: Zet hier een begeleider op en, eh, iemand die verstand heeft van transport en logistiek en ook nog verstand heeft van cliënten, dat met name.

A: Dan kan ik bijvoorbeeld ook zien he, dan heb je hier ergens een bestand van vrijwilligers, cliënten en dergelijke en daarboven een persoon, van bijvoorbeeld het Gors, die dat coördineert, of moet ik het dan zo een beetje zien?

D: Ja, dat denk ik wel, alhoewel ik dan nu wel mijzelf tegenspreek, merk ik, dat ik eigenlijk zei, maar het moet een onafhankelijk orgaan zijn en niet, ehm.

A: Nou ja, je moet die mensen toch ergens vandaan halen, he, dat is.

D: Ja, ja, maar hier moeten natuurlijk wel mensen zitten met kennis en kunde en die een beetje stevig in hun schoenen staan, zeg maar eh. En kijk, wij werken best met mensen, bijvoorbeeld op hout, die gewoon timmerman zijn en die een opleiding tot begeleider hebben gedaan, dat is natuurlijk de meest ideale combinatie. En als je dit goed wil laten slagen, uh, met een team van begeleiders en cliënten, dan moet je ook wel echt mensen hebben die verstand hebben van transport, logistiek en mobiliteit.

A: Uhum, dat is op zich ook een mooi vraagstuk, binnenkort dat focusgroepgesprek, dan kunnen we daar ook nog verder over hebben, he, en dan ook met andere partijen ook. Eh, dan het een naar laatste onderdeel, dat gaat over regie, daar hebben we het al grotendeels over gehad hoor eigenlijk, dit orgaan, dat gaat voornamelijk over de dagelijkse leiding, dus die slaan we gewoon over, die hebben we eigenlijk in principe echt uitvoerig behandeld. Dan nog even besturing, besturing gaat meer over het strategisch besluitvormingsproces, he, dan meer een besluit over bijvoorbeeld, laten we zeggen, iets heel simpels, de dienstregeling of, ja, meer echt de besluitvorming, **Hoe zou de GVGZ bestuurd moeten worden?** Zijn dat dan de bestuurders van de verschillende organisaties die dat?

D: Ja, dat denk ik wel ja. Ik denk dat je daar een soort van raad van Toezicht, of zo, op moet hebben, die gewoon eens in de zo veel tijd bij elkaar komt, ehm, en samen gewoon de voortgang daarin, ja, monitort en coördineert, eigenlijk.

A: Wat ik dan hoor, besturing en dagelijkse leiding is dan echt van elkaar gescheiden?

D: Ja, ja.

A: Want dagelijkse leiding heb je dan liever he, onafhankelijk, ten minste dat is de ideale situatie dat het gewoon onafhankelijk fungeert ten opzichte van al die organisaties, bestuur natuurlijk, dat is dan meer de belangen van de.

D: Ja, dat is de overlegtafel dan zeg maar.

A: Ja, duidelijk, volgens mij overlegvorm, overlegleden hebben we daarmee behandeld. Frequentie van overleg, als we het hebben over die besturing, is dat dan aan het begin, of hoe zie je dat voor je, hoe vaak moet dat plaatsvinden, dat overleg?

D: Uhm, zo vaak als nodig, maar dat is natuurlijk altijd een beetje een vaag begrip. Maar ik denk wel dat je dat in de, in de opstartfase meer moet doen dan dat het straks een wat meer geoliede machine zou zijn. Maar, ehm, ik denk minimaal 1 keer in de maand. En, ehm, dat je met name in de, in de opstartfase bij wijze van spreken een logboek bij moet houden wat de punten zijn die daarin naar voren moeten komen. En misschien moet je in de opstartfase wel een keer in de week of een keer in de 2 weken bij elkaar komen om te zeggen van, hoe gaat het nu, hoe loopt het en wat zijn de knelpunten, waar lopen we tegen aan. Uhm, kan me voorstellen dat blijkt dat die actieradius te weinig is, weet ik veel, ja.

A: Dus, als we het dan over het bestuurlijk overleg hebben, dan neem ik aan, dat is dan gewoon op een van de locaties, of bij Ter Weel of bij het Gors.

D: Ja, kijk, daar hoef je geen kantoor voor te hebben.

A: Precies, maar de dagelijkse leiding, dat zou dan misschien wel een fysiek gebouw echt kunnen zijn die daar dan ook, eh?

D: Nou ja, laten we eerlijk zijn, aan 10 vierkante meter heb je genoeg, bij wijze van spreken. Dan zouden we dat hier in dit kantoortje, zouden we het kunnen doen bij wijze van spreken.

A: Dus dan zou je eerst intern gewoon kunnen kijken bij een van de organisaties of daar plaats is?

D: Als je kosten wil besparen, zou ik dat zeker doen ja.

A: Ja, duidelijk. Ik heb al mijn vragen gehad, ik weet niet of je nog vragen aan mij hebt, nog opmerkingen, nog aanvullingen op wat je al gezegd hebt, je hebt al heel wat gezegd natuurlijk maar.

D: Nee, ik hoop dat het een beetje in het verlengde zit van wat jij voor ogen hebt.

A: Nou ja, ik moet zeggen, het biedt wel perspectief, concrete voorbeelden he, en ook mooi, een beetje wenkend perspectief soms, ook waar je naartoe kan, en wat, ten minste, op kort termijn misschien al haalbaar is, zeg maar, dus in dat opzicht goed interview vond ik.

D: Ik zal zeker eens contact opnemen met DAM.

A: Ja, dat ga ik zeker doen.

D: Dat is een hele bereidwillige jongen. Alleen die weet ook niet precies hoe die het, uhm, op de kaart moet zetten zeg maar. En dat is een beetje het lastige. Ook omdat je met zo veel partijen te maken hebt.

A: Dus daar een keer contact mee opnemen.

D: Ja, dat zal ik zeker doen. Ja, ja.

A: Ik wou je in ieder geval heel erg bedanken voor dit interview. Ik ga deze alvast even uitzetten, want dan sla ik die even op.

## Transcript interview 6

Transcript interview LFB Goes, op 13-04-2018 om 11:00

Duur interview: 00:32:59

Aron Kruider: A

Respondent: P

Respondent: M

A: Het is zeg maar, bij sommige vragen, dan komt er een begrip naar voren en die leg ik dan even uit.

P: Ja.

A: Dat kan op verschillende manieren soms begrepen worden.

M: Ja.

A: Dat, he, zodat het voor iedereen duidelijk is. Ik zal ook even uitleggen wat voor onderzoek ik doe. Ik doe een onderzoek naar een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid. Dus er zijn verschillende organisaties in Goes-Zuid die erover nadenken om iets nieuws te regelen zeg maar. Alleen is nog niet duidelijk wat, dus ik ga bij die verschillende organisaties langs om te kijken van, goh, welk beeld hebben jullie bij een vervoervoorziening, hoe zit het nu met de mobiliteit, wat kan er beter, dus, he, de toegankelijkheid ook en het openbaar vervoer en dat soort zaken allemaal, dat komt er allemaal bij kijken. Met dit interview wil ik eigenlijk gewoon in beeld brengen hoe jullie tegen mobiliteit in Goes-Zuid of Goes aankijken.

M: Ja.

A: En wat voor vervoervoorziening jullie voor ogen hebben zeg maar. En bij sommige vragen kan het misschien lastig zijn, dan kan het ook zo zijn van, goh, ja, ik weet het nog niet, dat is natuurlijk ook gewoon een bepaald beeld wat je hebt, dus.

P: Ja. Oke.

M: Ja.

A: Zouden jullie je eerst even misschien willen voorstellen voor mijn transcript?

M: Tuurlijk. Nou, ik ben Mirjam Braspenning. Ik ga mijn elfde jaar in, bij de LFB werk ik. Ik ben belangenbehartiger. En ik doe onder andere met VN-verdrag, ik ben VN-ambassadeur.

A: Leuk.

M: En zo doe ik natuurlijk nog best veel meer.

A: Al 11 jaar? Dat is al best wel een dienst.

M: Nee, niet 11 jaar VN-ambassadeur.

A: Nee, daarvoor heeft u andere dingen gedaan?

M: Ja.

A: Ja, leuk. En bevalt het nog goed?

M: Het bevalt nog steeds heel goed.

A: Nou, fijn.

P: Ja, ik ben Petra Holleman. Ik ben coach bij LFB Goes, sinds 2014. En ik maak toch even van de gelegenheid gebruik om uit te leggen wat de LFB is.

A: Tuurlijk.

P: Dat is een, je hoorde het Mirjam al zeggen, belangenorganisatie voor en door mensen met een verstandelijke beperking. En dat is ook waar onze kracht ligt, Mirjam is ervaringsdeskundige, die deelt haar ervaringen naar onder andere mensen met een verstandelijke beperking, te versterken. En dat doen we op allerlei manieren en ik mag Mirjam daarin ondersteunen als zij hulp nodig heeft.

A: Nou, leuk, mooi werk.

P: Ja.

M: Ja.

A: Het is landelijk he, LFB, toch?

P: Ja.

M: Ja.

A: En dan is dit het, een onderdeel daarvan, zeg maar?

P: Nou, wij zijn de regio Zuidwest-Nederland. In principe zijn wij verantwoordelijk voor het hele zuidwesten, maar over het algemeen richten wij ons toch wel het meeste op Zeeland.

A: Ja, omdat jullie hier ook gelegen zijn natuurlijk.

P: En LFB, ja, bestaat bijna 25 jaar. In 2019 bestaan we 25 jaar.

A: Ja, mooi, ja, mooi werk hoor moet ik zeggen. Ik heb al een beetje rondgekeken op de site, dus eh.

P: Goed zo.

A: Ja, doe ik altijd hoor, dat is wel. Ja, zullen we maar gewoon beginnen met het interview?

P: Ja.

A: Ik stel gewoon telkens de vragen.

P: Is goed.

A: Uh, bij de eerste vraag komt de definitie of het begrip mobiliteit naar voren, dat heb ik even gedefinieerd, die staat hier, uhm, mobiliteit heb ik gedefinieerd als de mate waarin iemand in staat is om vervoer naar zijn of haar gewenste bestemming te regelen. Dus als iemand bijvoorbeeld naar het winkelcentrum wil, he, en iemand is bijvoorbeeld moeilijk te been, kan hij of zij dan vervoer regelen naar het winkelcentrum toe, dat is eigenlijk de vraag. Uhm, de eerste vraag die daarover gaat is: **Wat is jullie beeld bij de mobiliteit, uhm, zoals die nu is, in Goes-Zuid?** Goes kunnen we het ook op betrekken.

P: Ja, ik denk dat ik jou het woord daarin moet geven, want ik moet eerlijk zeggen, als ik vanuit mijn eigen ervaring praat, ik heb een auto tot mijn beschikking en ik ben, ik mankeer lichamelijk niks, dus ik heb geen problemen eigenlijk, maar dan kijk ik toch even naar jou.

M: Ik denk dat het in Goes, qua openbaar vervoer, niet zo best is, nee. En, uhm, er gaan steeds meer bushaltes ook verdwijnen, waarop mensen dan toch de zelfstandigheid een beetje kwijtraken. En dan niet alleen mensen met een verstandelijke beperking. Maar ook ouderen, dus ze worden steeds afhankelijker van de regiotaxi, terwijl de regiotaxi steeds duurder wordt.

A: Oke.

M: Denk ik dat als ze nou eens gewoon busvervoer, uh, busvervoer beter zouden doen, dan zou dat, denk ik, voor Goes een aanwinst zijn.

A: En bedoelt, bedoelt u dan busvervoer, dat ook bijvoorbeeld een lagere vloer komt voor het instappen of?

M: Onder andere. Maar ook dat er niet steeds maar bushaltes verdwijnen.

A: Nee, precies, ja, dan heb je ook natuurlijk niet, dan moet je ook ver lopen voor als je dan naar een bushalte wil dan, he.

M: Ja, ja.

A: Ja, want die regiotaxi.

M: Hoe kom je bij die bushalte.

P: Nou, misschien is het wel even goed om aan te vullen, dat een collega van ons, die zit in een rolstoel, die woont in de Beukenstraat, in Goes-Zuid, bij het Gors en die heeft eigenlijk al zelf aangeslingerd, anderhalf jaar geleden inmiddels, van, ik wil heel graag zelfstandig blijven reizen en dat gaat in principe wel, alleen in kan met mijn rolstoel niet goed in een bus komen, want de rijplaat, nou ja, die helling is gewoon te lastig of zit vastgeroest en ehm.

M: Krijgen ze niet meer naar beneden.

P: Dus dat is wel aangekaart bij Connexxion, maar, ja, de trottoirs, die vallen natuurlijk niet onder Connexxion, die vallen weer onder een gemeente die dat eigenlijk op moet hogen, he.

A: Ja, klopt, dat is gemeentelijk, klopt.

P: Dus je loopt daar toch eigenlijk wel.

A: Ja, dat zijn gemeentelijke wegen he, dus die moeten dat inderdaad ophogen en daar moet samenwerking plaatsvinden, maar dat wil wel nog eens, eh.

P: Dat is nog niet helemaal gelukt, zullen we het zo zeggen?

A: Ja.

M: Ja.

A: En die regiotaxi, wat is uw ervaring daarmee, dat wordt dus duurder?

M: Dat wordt inderdaad steeds prijziger, waar ik al heb van, ja, ik kijk ook in mijn eigen portemonnee en wij, mensen met een verstandelijke beperking, hebben gewoon niet zo veel te besteden vaak, omdat ze een uitkering hebben.

A: En dan wordt zo een regiotaxi eigenlijk echt gewoon te duur?

M: Ja.

A: Zeg maar, zeker als je het vaker.

M: Dat zou inderdaad dan wel een ding kunnen zijn om te zeggen van, zeker als je naar, uhm, Middelburg wil, dus probeer dan.

P: Ja, dan zit je met je kilometers he, Mirjam?

M: Ja, je zit met je kilometers, dus probeer dan, in ieder geval als je dan, als de gemeente zegt maar, zegt van, ja, maar, regiotaxi, het wordt allemaal heel duur en we kunnen het niet betalen, ja, probeer dan wel een alternatief of dat het busvervoer beter wordt.

A: Uhum, Want, ja, die regiotaxi, he, ik heb gehoord dat het vaak het geval is dat mensen heel lang moeten wachten ook op de regiotaxi, en is dat ook, merkt u dat ook, of valt dat mee?

M: Dat, uh, klopt, maar ik vind het nu wel, dat het iets verbeterd is. Het is nu wel iets verbeterd.

A: Oke. Dus die tijden zijn wat korter geworden om te wachten?

M: Ja, ja.

A: Ja.

M: Dat is sinds dat de gemeente het heeft overgepakt, is het gewoon verbeterd.

A: Dat is wel fijn.

M: Ja.

A: Uhm, ja, dan de volgende vraag, dan betrek ik het even op jullie organisatie, **Welke activiteiten voert jullie organisatie momenteel op het gebied van vervoer?**

M: Uh, heel veel. Best toch wel wat, op vervoer wel. Uhm, we hebben, sowieso heeft een collega van mij met rolstoel voor bussen, dus om bussen in te komen.

P: Ja, die is op pad geweest.

M: Op pad geweest.

P: Op pad geweest met Witteveen van de provincie, uh, naar een locatie waarvan de provincie dacht, nou, die is helemaal top. Maar het bleek toch in de praktijk helemaal niet zo top. Dus wij hebben wel aangeboden als organisatie van, goh, als jullie dat nou gaan doen, neem een paar collega’s van ons mee die in een rolstoel zitten, want dan kun je testen van wat is wel en wat werkt niet.

M: Dus een collega van mij, die is het gaan testen. Nou, zelf hebben wij dan, uhm, heb ik een petitie voor de treinen, omdat daar natuurlijk ook nog een hele boel aan te veranderen is.

A: Nou, dat valt mij in Middelburg heel erg op, he, als je daar uitstapt, dat is hoog hoor, dat is echt hoog.

M: Ja, in Roosendaal hebben we de stations getest en ik denk, ja, dat mogen ze in Middelburg ook wel eens doen.

P: Ja, jullie hebben een schaal uitgevoerd he, op het station?

M: Ja. En ik vind dat ze dat in Middelburg eigenlijk ook wel eens mogen doen, want ik ben al een keer gevallen.

A: Ja, dat geloof ik ja, dat is echt hoog hoor, dat eh. Volgens mij zijn ze wel van plan om er iets aan te doen, volgens mij willen ze het verhogen in Middelburg dacht ik, zoiets had ik gehoord, maar ja, dat duurt dan weer he, terwijl dat snel moet gebeuren eigenlijk.

P: Wij hebben wel gezien dat alle stations, die moeten, wanneer was het, in 2030 was het geloof ik. Ja, oke.

M: En ook alle treinen moeten, de intercity moet, of nee, de sprinter moet in 2030, zeg ik het goed.

P: Ja, volgens mij wel.

M: Ja, 2030, ja, dat klopt, moet dat klaar zijn. En de sprinters moeten dan aangepast, maar hier rijden geen sprinters, want hier rijden alleen maar intercity’s. En de intercity’s pas in 2040 of 45.

A: Ja, dat duurt nog even he.

M: In die buurt.

P: Ja, dat duurt echt heel lang.

A: Zo.

M: Kan ook 45, maar in die buurt. Dus ja, dat is natuurlijk veel te lang. Ik bedoel, want ik vraag ook wel eens aan andere mensen, voor de grap aan de taxichauffeur, maar dan zeggen ze ja, maar ja, alleen voor, dan krijg ik wel eens reactie, alleen voor mensen met een beperking het aanpassen, ja, dat is nog wel wat. Maar ja, ik zeg, niet alleen mensen met een beperking hebben er profijt van, maar ook ouderen die met een rollator.

A: Klopt.

P: Of met kinderen, met buggy’s.

M: Die hebben er allemaal profijt van.

A: Klopt, dat is ook zo, en, **In welke mate werkt uw organisatie momenteel samen met andere organisaties op het gebied van vervoer?** Of doen jullie alles voornamelijk zelf?

P: Nee, nee hoor, want die samenwerking is er sowieso met de provincie, dus, die weet ons ook te vinden. We hebben toevallig, daar zal je misschien ook van gehoord hebben, volgende week is er een grote bijeenkomst op het Hoornbeeck College hier in Goes, geïnitieerd door de provincie.

A: Volgens mij heb ik daar wel wat van gelezen ja.

P: En daar zijn wij ook voor uitgenodigd, daar gaan we best wel met een groot aantal collega’s.

A: En was het dan dat je met initiatieven kon komen, of zo, of was dat?

P: Ja.

A: Ja, dat heb ik gelezen, ja, klopt.

P: Dus we proberen daar ook echt wel ons steentje in bij te dragen bij dat soort initiatieven. En verder hebben we ook, nou ja, eigenlijk wel met de lokale politiek, met name met de PvdA zijn we wel heel regelmatig bezig om te kijken van, om de vinger aan de pols te houden bij de provincie eigenlijk.

A: Ja, precies. Dus veel samenwerking ook met overheid, dat is?

P: Ja. En daarnaast dragen wij eigenlijk als organisatie, dragen we meer, ja, het VN-verdrag uit, ja, daar heeft toegankelijkheid met vervoersmogelijkheden, hebben daar natuurlijk ook alles mee te maken.

A: Ja, zeker, ja, mooi hoor. Uhm, dan de toekomstige situatie. Die heb ik even gedefinieerd als 5 jaar later, he, dus, we gaan 5 jaar verder de tijd in, ten minste, dat is het idee, en dan de eerste vraag, **Als we 5 jaar verder de toekomst in gaan, hoe zien jullie de mobiliteit in de regio Goes-Zuid voor zich?** We hebben het net al gehad over 2030, 2045.

M: Hoe ik het voor me zie.

A: Ja.

M: Nou, uh, ik hoop, bij de bussen, maar zoals ook bij de treinen net zo goed, hoop ik dat er een knop komt, dat ik of Robin of wie dan ook, mijn collega’s, alle rolstoelers, maar ook mensen met de rollators, op een knop hoeven te drukken en dat de plank naar benden komt en dat je zo in kan rijden. Dat zou mijn ideale beeld.

A: En dan gewoon met het normale openbaar vervoer, he?

M: Ja, en dat je dan gewoon op zo een knop drukt en dat moet, op zich, gewoon kunnen, want mijn, mijn zus was een keer ergens in buitenland geweest en daar was het gewoon ook aangepast. En daar kon je ook gewoon als rolstoel, dus Nederland loopt dat gewoon ver in achter.

A: Dat is in de stad net zo he. Ik heb dat ook gehoord dat in Nederlandse steden, in grote steden, dat dat nog heel slecht toegankelijk is voor rolstoelen in verhouding tot het buitenland.

P: Kijk maar eens naar Amerika, die hebben natuurlijk heel veel veteranen, die ze hoog hebben zitten en daar is het ook allemaal aangepast.

A: Dat is gewoon trots he. Dat hoort hier eigenlijk ook.

P: Inclusieve samenleving he, dus eh.

A: En misschien heeft u daar nog wat op aan te vullen, op die mobiliteit over 5 jaar? Een busje gewoon door Goes-Zuid of iets dergelijks, of?

P: Ja, ik denk, zeg maar, vanuit een visie van de LFB, willen we eigenlijk mensen eigen regie hebben en ik denk ook dat daarom Mirjam zegt, ik wil in een gewone bus. Ik wil niet een speciale bus, wij horen er gewoon bij, dat wij mee kunnen doen, maak het maar mogelijk voor ons. Dus, ik zie inderdaad hetzelfde als Mirjam voor me, gewoon het reguliere vervoer, waar mensen met een beperking gewoon gebruik van kunnen maken net als ieder ander.

A: Ja, ja, duidelijk punt. En, **Welke activiteiten zou uw organisatie tegen die tijd op het gebied van vervoer willen voeren?** Is dat anders dan nu, of, eh, he, want jullie zeggen nu zijn we al in gesprek met de overheid, ik denk dat dat gewoon 5 jaar doorloopt, he?

P: Ja, er is nu, in Goes, nou ja, zijn net de gemeenteraadsverkiezingen achter de rug, maar het contact wat wij, ja, dat blijft gewoon hetzelfde en we blijven daar gewoon op dezelfde manier mee aan de slag.

M: Alleen wat soms wel het jammere is, is daar bij het openbaar vervoer, daar kwam ik bij de treinen achter, want het is natuurlijk niet alleen lichamelijk, maar voor sommige ook verstandelijk en met sommige bussen is het al, als je op de knop, dan spreekt het, en eh, dat zou ook meer moeten, want dat wordt nog wel eens vergeten.

A: Ja, precies.

P: Ja, dat is ook waar wij dan natuurlijk op letten, volledige toegankelijkheid, he, ook met taal.

M: Dus ook op taalgebied.

P: En ook voor mensen met een visuele beperking, dat als.

A: Ja, precies, daar zijn nog echt wel stappen in te zetten?

P: Ja.

A: Eigenlijk het beeld wat jullie hebben is gewoon, he over, ten minste, 5 jaar, gewoon openbaar vervoer, gewoon mensen die, met een beperking, die daar ook gewoon gebruik van kunnen maken, he, dat dat ook gewoon zo ingericht wordt zeg maar.

M: Ja.

P: Ja.

A: En dan bijvoorbeeld mensen, he, die begeleiding nodig hebben, dat gewoon een begeleider meegaat denk ik dan ook, want die zijn er natuurlijk ook, die echt wel begeleiding erbij nodig hebben, denk ik.

P: Ja, ik denk dat, maar dat is mijn persoonlijke mening, mensen die natuurlijk een meervoudige handicap hebben, ja, daar werkt taxivervoer wel prima voor. He, want dat zien we hier natuurlijk ook, mensen komen dan toch redelijk zelfstandig, op de meest zelfstandige manier naartoe, en die kunnen, ja ik weet niet of dat, kan jij daar iets zinnigs over zeggen Mirjam, iemand die echt een meervoudige beperking heeft, die echt zelfstandig, die ook niet kan praten?

M: Nee, die zullen denk ik wel gewoon afhankelijk met een taxi nodig hebben, maar net zoals mensen bijvoorbeeld die uh, wel, geen meervoudige beperking, maar je hebt er ook nog een tussengroep he, waar ze ook al gauw van zeggen van, ja, dat ze dat niet kunnen en dan heb ik wel zoiets, daar zou nog wel een stapje qua begeleiding in kunnen gemaakt worden, om dat samen eerst te doen. En dan misschien toch zelfstandig, of zo zelfstandig mogelijk.

A: Ja, ja.

N: Maar, uhm, dus daarom zeg ik, je hebt echt de meervoudig beperking, dus ja, die, dat denk ik, die blijven afhankelijk van taxi, maar dat is ook mooi dat dat er is.

A: Ja, maar de mensen die nog mee kunnen, he, die.

M: Ja. Er zit ook nog een tussengroep. En die worden vaak vergeten.

P: Nou, daar wordt vaak voor gedacht.

M: Ja, voor gedacht.

A: Ja, terwijl ze er zelf vaak niet bij betrokken worden vaak he?

M: Nee.

P: Je zou eerst even, wat Mirjam zegt he, eens even kunnen bespreken van, ga het eens een keer oefenen en gaat het dan echt niet, dan kun je nog altijd natuurlijk nog zeggen van, eh, we gaan ander vervoer regelen.

A: Ja, ja, duidelijk. En dan, **In welke mate zou uw organisatie tegen die tijd samen willen werken met andere organisaties op het gebied van vervoer?**

P: Ja, we denken graag mee, he. We delen graag, de ervaringsdeskundigen delen graag hun ervaringen en worden daar waar mogelijk ingezet. Maar, uhm, ja, of we daar ik denk op de manier waarop we daar nu mee bezig zijn, dat dat voor ons, als belangenorganisatie, voldoende is. Ja, ja.

A: Nee, duidelijk. Dan gaan we naar vragen over met betrekking tot een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid, he, dat is het idee, dat we misschien met organisaties dan wel zo een vervoervoorziening opzetten, jullie hebben er al het een en ander over gezegd he, we willen gewoon een bus hebben waarbij iedereen meekan, nou ja, daar gaan we zo meteen nog wat vragen over stellen, allereerst algemeen beeld, want nu rijdt er niet heel veel in Goes-Zuid, dus, **Wat is uw beeld bij een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid?**

M: Mij lijkt, dat het gewoon, dat het niet eens speciaal hoeft te zijn, maar dat er gewoon een, gewoon weer een stadsbus in Goes-Zuid wordt gedaan. En ik vind zelf dat er zeker een bushalte, ook voor, een bushalte stopt voor bijvoorbeeld zorginstellingen, en dat zijn dan ook bejaarden trouwens.

P: Ja, ja, dus wij zitten echt op het, op meedoen in de samenleving.

A: Dus echt die inclusieve samenleving, ja. Ja, dat is gelijk eigenlijk ook een antwoord op de volgende vraag denk ik dan, op welke doelgroep zou de GVGZ zich moeten richten, dat is dus eigenlijk iedereen die mee kan?

M: Ja, ja.

P: Iedereen die mee kan doen, ja, mee wil doen.

A: Ja, dus ook mensen van het Gors, he, want die wordt hier ook bij betrokken, mensen van Ter Weel.

M: Ja, alles.

P: Zuidwesten, ja, Emergis denk ik, hoor ik jou ook al zeggen.

A: Maar bijvoorbeeld ook de tienermoeder met uh, met he.

P: Ja, ook.

M: Ik vind gewoon nu, dat bijvoorbeeld ook de bussen, ook heel, zeker in het weekend, heel slecht bereikbaar is, bijvoorbeeld voor het ziekenhuis, waar trouwens Emergis ook zit ja, dan denk ik van, dat zou echt beter moeten.

A: Ja.

M: Zou echt beter moeten.

A: Uhum. Ja, de volgende vraag werd ook al een antwoord op gegeven volgens mij, he, **Van welk type vervoermiddel zou bij de GVGZ gebruik gemaakt moeten worden?** Gewoon een stadsbus?

M: Stadsbus. Er moet gewoon een stadsbus weer komen in Zuid.

A: Die moet gewoon rondjes rijden door Goes-Zuid, moet ik het zo zien, zeg maar?

M: Ja, in ieder geval moet die Goes-Zuid meepakken.

P: Meepakken, ja.

A: Oke, ja, dus het is niet zo dat die zich alleen in Goes-Zuid hoeft te begeven, hij kan ook verder rijden, maar wel dat die gewoon door Goes-Zuid ook?

M: Ja, dat die wel gewoon door Goes-Zuid rijdt. En er zijn zat zorginstellingen aanwezig.

A: Ik wou net zeggen, ja. Uhm, volgende vraag is dan ook al een antwoord op gegeven eigenlijk, he, als we het over dienstregeling hebben, want je kan er voor kiezen om een dienstregeling te kiezen of dat je het op afroep, afroep doet, zoals bij de regiotaxi, uhm, **Moet er gebruik gemaakt worden van een dienstregeling of op afroep?** Ja, volgens mij is het gewoon een dienstregeling he.

M: Dienstregeling, net zoals iedereen, dienstregeling.

A: En dat heeft er ook mee te maken, met inclusieve samenleving, gewoon zoals het normaal is, he?

M: Ja. En het mooist zou gewoon zijn, want soms dan rijden de bussen om het uur en dan denk ik van, ik zou dat het liefst weer zien om het half uur. Maar ja, wie ben ik.

P: Nou ja, een van onze collega’s die komt uit, uh, we hebben een collega die komt uit Nieuwekerke, de ander komt uit Middelharnis, dus die is afhankelijk van die buurtbus, maar ja, de ene is niet goed te been, dus die mist hem wel eens en die moet wachten, nou ja, dan belt ze meestal of mij op of mijn collega en dan rijden wij wel even naar het station, maar Mark die is redelijk mobiel, die mist hem en die komt dan hier naartoe lopen, nou ja, je hebt net zelf ook gelopen.

A: Zo, dat was echt een stuk.

M: Nou ja, het liefst zal ik het zien dat er in Goes gewoon om een half uur is.

A: Ja, dus om het half uur, gewoon een dienstregeling, die gewoon rondjes rijdt.

P: Klopt, ik denk dat dat wel netjes is, toch, ja.

M: Nou denk ik soms, dan denk ik soms, dan loop ik in Utrecht of in een grote stad, en dan denk ik verdorie, je hebt daar gewoon zo een bus, die kan je pakken. In Zeeland, nou, uh, daar moet je een uur wachten wil je eens eindelijk een bus hebben.

A: Goed punt hoor.

M: Dus daarom zeg ik en vind ik om het half uur gewoon meer dan.

A: Om het half uur, gewoon een dienstregeling, een bus die telkens rondjes rijdt. Ja, nee, duidelijk.

M: En ook die wijken pakt, dus Zuid, Goese Polder, gewoon om het half uur.

A: Duidelijk, nou, de volgende hebben we nog niet gehad, **Hoe denken jullie over de inzet van vrijwilligers als chauffeur bij zo een vervoervoorziening?**

M: Uhm.

P: Ja, uhm, ik ben er geen voorstander van. Nee, ik vind dat daar professionals achter het stuur moeten zitten. Ja, goed opgeleid zijn en weten wat ze doen.

A: Dus onder bewind van Connexxion moet ik dan gewoon zien he?

P: Ja.

A: Uhum, want vrijwilligers, wat is het nadeel daarvan, denkt u?

P: Nou, uh, ik denk, kijk, ze zijn er gewoon niet voor getraind, dat sowieso niet. En, eh, of je moet zodanige training geven dat ze, en weten dat ze een EHBO hebben, dat er een verklaring wordt afgegeven, dat ze weten wat, want je rijdt ook wel met een kwetsbare doelgroep dan.

A: Ja, klopt, die gaan ook mee, ja.

P: Dus er wordt ook wel wat extra’s voor je gevraagd, denk ik. Dus vrijwilligers zou wel kunnen, maar dan moeten ze wel goed getraind worden.

A: Nee, duidelijk punt. Uh, betaling, ik denk dat dat dan gewoon, he, met een ov-pas is, ik vul hem alvast in, maar, ja.

M: Gewoon net zoals iedereen met de ov-pas.

A: Ja, dus we hebben het gewoon over openbaar vervoer, he, en alles wat daarbij hoort.

M: En, ik denk, in het begin, tuurlijk, hadden alle mensen daar moeite mee, ook wij, maar ik denk nu, dat het ook voor misschien heel veel mensen, ook met een verstandelijke beperking, ook misschien wel makkelijker is, want je zit niet meer met kleingeld, het is niet zo vanzelfsprekend dat iedereen met een verstandelijke beperking geld kan regelen. En, met zo een pasje is dat gewoon een kwestie van.

A: Uhum, worden jullie ook daarin tegemoet gekomen, trouwens, met ov, dat jullie korting krijgen of iets dergelijks, of?

M: Uhm, je kan een kortingskaart aanvragen, maar ik ben echt wel een beetje voor van, ook al hebben we een beperking, we moeten gewoon meedoen, dus ook gewoon betalen.

A: Dat vind ik mooi hoor.

M: Ja, ik ben daar echt heel erg voor. Ik ben daar, ik ben niet zo van het speciaal gedoe.

A: Moet ik zeggen dat ik daar respect voor heb hoor, dat, uh, niet in de slachtofferrol, maar gewoon meedoen.

M: Ja, gewoon meedoen. En niet in zo een speciale rol.

A: Nee, en daar moet natuurlijk ook de overheid aan meehelpen, he, niet dat ze ook allemaal speciale busjes gaan ontwerpen, maar gewoon de normale bus, ja.

M: Gewoon normaal.

A: Duidelijk punt, uh, dan het volgende onderdeel, he, dat gaat over de maatschappelijke meerwaarde, dus, wat levert het voor de maatschappij op, nou, ik denk dat jij daar ook heel goed antwoord op kan geven, uh, **Wat zou de maatschappelijke meerwaarde van zo een vervoervoorziening moeten zijn?**

M: Dat, uhm, dat denk ik, dat iedereen er profijt van heeft. Dat het niet uitmaakt, iedereen heeft er profijt van, als er bijvoorbeeld zo een plank komt. Ook mensen met rollators, kinderwagens

A: En ook weer dat meedoen, he?

M: Ja.

A: Dus, als we zeg maar dat beeld hebben, dan levert dat ook echt wat op, he, dat idee krijg ik wel een beetje.

M: Ja, dat denk ik wel, dat weet ik eigenlijk wel zeker. Maar ook voor mensen levert het op, als het weer terug zal draaien naar het half uur. Ik denk dat heel veel mensen daar, ook studenten, heel blij mee zullen zijn.

A: Ja, precies, dat denk ik ook hoor.

M: Als we dat voor mekaar kunnen krijgen, ik denk dat heel veel mensen er blij mee zullen zijn, ook studenten denk ik.

A: Ja, ja, natuurlijk, die hebben er ook profijt van. He, dat is zeker een goed punt. En, **Welk belang heeft uw organisatie bij de GVGZ?** Lfb Goes.

P: Ja, die is ook al beantwoord he, wij willen heel graag dat iedereen mee mag doen, dus, eh, en daar maken wij ons sterk voor, dus ja, weet je.

A: Dus eigenlijk, het sluit gewoon aan op.

P: Het sluit aan op onze visie, ja.

A: Duidelijk. Ja en dan de volgende vraag, die kan ik even wat makkelijker formuleren hoor, zeg maar, stel je voor he, er is een partij en die zegt van, goh, ik wil helemaal geen openbaar vervoervorm en de andere zegt van, goh, ik wil dat wel en je moet het toch samen gaan doen. **Hoe moet daarmee omgegaan worden?** Dan gaan we al richting het organisatorische hoor, maar dat, kan lastig zijn.

M: De ene partij wil het wel, de andere partij wil het niet.

A: Ja.

M: Vraag het aan de mensen zelf. Daar zou ik dan voor kiezen, want wij weten als geen ander hoe het is. En er zitten, er zijn hier 3, tel ik goed, ik hou het op den duur ook niet meer bij, maar eh, volgens mij 3 of 4, nee 4, 4 ehm.

P: Waar heb je het over? VN-ambassadeurs.

M: VN-ambassadeurs.

P: Nou, dat zijn er inmiddels al 6 zal ik je vertellen in Goes.

M: Inmiddels zijn er al 6 VN-ambassadeurs, ik ben de tel kwijt, sorry, 6 VN-ambassadeurs waaraan ze het zouden kunnen vragen.

P: Nou, ik denk ook dat het belangrijk is en daar zijn wij als organisatie dus wel mee bezig, dat het op de inclusie-agenda komt van de gemeente. Dus daar zijn we wel over in gesprek.

M: En er zijn gewoon genoeg mensen die het ook weten, die zat met openbaar vervoer gaan.

P: Nou, dat is volgens mij wat ik ook al tegen Aron had gezegd in de mail over die focusgroep, van joh, er zitten heel veel mensen bij, maar zitten er nou ook mensen bij die er gebruik van maken.

A: Klopt, ja.

P: Ga het ook vooral met hun bespreken.

A: Dat is zeker waar. Ja, dat is wel een heel goed punt, hoor, wat jullie nu maken, daar ben ik het ook zeker mee eens. Ik heb nu wel een vrijwilliger dan, he, ook al, maar die, in ieder geval, sommige partijen hebben wel om misschien met vrijwilligers te werken. En, ehm, DAM is er nu bij uitgenodigd, dat is duurzame aanvullende mobiliteit. Maar ik heb wat verschillende partijen die nu echt bij het onderzoek betrokken zijn. Maar misschien een ambassadeur, dat zou natuurlijk wel heel mooi zijn.

P: Ja.

A: Ook bij zo een gesprek, ook die balans weer he, want, daar komt het, daar richt je je toch op. Ik vind het wel een heel sterk punt hoor.

P: Nou ja, er wordt nu natuurlijk ook weer vooral over mensen gesproken, terwijl wij hebben zoiets van, ja, praat nou met de mensen, inventariseer nou wat zij willen en ga daar nou mee verder.

A: Ja, ben ik het ook zeker mee eens hoor, vind ik een heel sterk punt, dus ik ga er nog wel even achteraan, om ook te kijken of ik een ambassadeur erbij kan krijgen, heel even kijken hoe we dat gaan doen, maar zou wel heel leuk zijn.

P: Ja. Vraag wat ze willen, weet je wel, wat hebben zij nodig om zelfstandig te reizen, hoe kunnen wij dat dan met zijn allen faciliteren.

A: Ja, duidelijk punt, uhm, dan de volgende vraag, **Wat zijn de kwaliteiten van uw organisatie die van belang kunnen voor de GVGZ?** Het is al genoemd hoor, maar, we kunnen hem nog een keer herhalen. Dat heeft er dan mee te maken, denk ik, dat, eh, jullie contact hebben, nu al, met de overheid, dat jullie je inzetten voor die inclusieve samenleving, he, dus dat jullie eigen de stem vormen van de doelgroep.

P: Ja.

M: Ja.

A: Nee, duidelijk. Eh, **Welke mensen van uw organisatie zouden bij de GVGZ betrokken moeten worden?**

P: Ja, ik denk de VN-ambassadeurs en dan kan je nog kiezen. Maar ik denk het handigste, natuurlijk de VN-ambassadeurs, zoals Mirjam en Robin, die zelf afhankelijk zijn, ja, die zelf niet mobiel genoeg zijn, zo moet ik het zeggen.

A: Goeie, je dan de volgende vraag, **Welke middelen (zoals geld) zou uw organisatie bij de GVGZ in willen brengen?** Ja, dat, ik stel hem toch maar even, ik, eh.

P: Ja, dat, geld, weet je, we mogen blij zijn dat we zelf overeind blijven. Wat we wel natuurlijk kunnen doen, is reclame maken voor. He, wij zijn vrij actief op facebook en twitter, dus daarin kunnen we zeker bekend maken, dingen melden, dus daarin kunnen we wel wat betekenen. Maar financieel niet.

A: Nee, en ook de uren die de ambassadeurs er natuurlijk insteken.

P: Ook dat. Dus we kunnen wel de mensuren inzetten, dat is helemaal geen probleem.

A: Ja, precies, uhm, ja, dan de volgende, die is denk ik wel een beetje lastig, he, in dit geval, uh, **Hoe zou de rolverdeling bij de GVGZ tot stand moeten komen volgens u?** Ik kan hem wel even schetsen, als je verschillende partijen aan tafel hebt, hoe kom je tot een rolverdeling, he, dat is, ja, op het moment dat je met openbaar vervoer natuurlijk gaat, ja, dan heb je onder concessie van Connexxion, dus dan gaat dat weer de andere kant op. Ik denk dat dat dan eigenlijk een antwoord is, he, gewoon Connexxion, daarmee in gesprek gaan?

P: Ja, ja.

A: Uhm, ja, de volgende twee, ik weet niet of ik die, moeten jullie zelf maar even aangeven of het nuttig is om die te stellen.

P: Die van besturing?

A: Ja, want dat heeft dan ook, als je naar openbaar vervoer gaat, natuurlijk, dan is dat gewoon Connexxion he en dat is met dagelijkse leiding net zo.

P: Precies hetzelfde, ja, ja.

A: Overleg, dat is dan nog wel een relevante, zeg maar, als je in aanloop gaat naar het ontwikkelen van zo een vervoervoorziening, uh, wie zou, of **Hoe zou overleg met betrekking tot de GVGZ vormgegeven moeten worden?** Volgens jullie, welk beeld hebben jullie daarbij? Hoe ga je ervoor zorgen dat je echt tot zo een vervoervoorziening komt?

P: Ja, ik denk dat je daar de provincie voor nodig hebt, sowieso. He, want volgens mij is dat degene die, ja, die de lijnen uitzet en die ook de contacten heeft, he, met Connexxion.

A: Ja, die verleent de concessie aan Connexxion inderdaad, klopt.

P: En die staat dan ook weer in contact met de gemeentes, eventueel voor om te kijken waar moeten we de stoep gaan verhogen en dat traject, ja, dat loopt eigenlijk al een beetje. Maar dat, eh.

A: Dus dan hebben we de provincie, zit dan aan tafel. **En wie zou daar nog meer aan tafel moeten gaan zitten?**

P: Ja, de gemeente dan sowieso, ook. En daarnaast dan natuurlijk de vervoerders.

M: Dat is hier voornamelijk Connexxion volgens mij.

A: Ja, klopt, klopt. En dan de laatste vraag, **Hoe vaak zou overleg met betrekking tot de GVGZ plaats moeten vinden?**

M: Oeh.

A: Dat is ook een lastige he, haha.

P: Ja, volgens mij staat dat standaard op de agenda bij de provincie, maar. Ja, jeetje.

A: Ja, sorry, dat zijn wat lastigere vragen, ten minste wat.

P: Ik ben zelf meer van, weet je wel, misschien kunnen we eens wat minder gaan overleggen en wat meer gaan doen, zeg maar. Dat werkt nou eenmaal niet zo, dat is heel kort door de bocht.

A: Dat is wel leuk dat u dat zegt he. Dat is altijd het dilemma tussen actie en overleg, he, dat gaat soms, soms gaat dat helemaal naar de ene kant toe, soms naar de andere kant, volgens mij moet je een goed balans, inderdaad. Ja, goed, dan hebben we alle vragen gehad, ik weet niet of jullie nog wat aan te vullen hebben, nog een opmerking willen maken of nog vragen hebben over de vragen, nog iets van mij willen weten, dat mag allemaal.

M: Uhm, mocht je ooit, zeg maar, VN-ambassadeurs of wat dan ook erbij willen hebben, dan moet er wel rekening gehouden worden met de taal.

A: Oke, ja.

P: Makkelijke taal.

A: Ja, dan zit ik nu even te kijken naar dat focusgroepgesprek, moeten we even kijken of dat. Maar ik vind het sowieso heel belangrijk, dat punt wat jullie maken, inderdaad dat zij er gewoon betrokken bij moeten worden, want daar gaat het immers om he.

P: Ik denk dat dat wel de belangrijkste boodschap is die wij meegeven. He, en die inclusieve maatschappij en, uh, niet over mensen praten, maar met mensen.

M: En de directeuren, die moeten dan maar rekening houden met ons.

A: Ja, nee, maar dat is ook, het gaat om jullie, he, en ook om de oudere mensen natuurlijk, wat die hebben dat ook gewoon. Goed, ik ga deze heel even uit doen.

## Transcript interview 7

Transcript interview Gardeslen, op 17-04-2018 om 10:00.

Duur interview: 00:24:57

Aron Kruider: A

Respondent: R

A: Uhm, nou, u bent al wel op de hoogte, denk ik, enigszins van, uh, het initiatief, Suzanne Bassie heeft u volgens mij gemaild.

R: Ja, klopt.

A: En daarbij enigszins wat informatie over, he, waar we onderzoek naar doen. Het gaat eigenlijk over een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid. En het idee is om met verschillende organisaties, zeg maar, iets op te zetten, waardoor mensen, he, mobieler worden, makkelijker op hun bestemming kunnen komen waar ze naartoe willen. Uh, het idee van dit interview is om in beeld te brengen van, hoe kijken de verschillende organisaties er tegen aan, dus hoe kijkt Gardeslen tegen zo een gezamenlijke vervoervoorziening aan. En hoe zou dat dan vormgegeven moeten worden, dus eigenlijk op basis van draagvlak.

R: Uhum.

A: Om een bepaald concept vast te stellen.

R: Oke.

A: Eh, nou ja, de eerste interviewvraag, die gaat over de huidige situatie, uh, daarbij komt het begrip mobiliteit naar voren. Mobiliteit is echt zo een containerbegrip, die iedereen op zijn eigen manier in kan vullen, dus die heb ik even gedefinieerd. En dat is eigenlijk gewoon de mate waarin iemand in staat is om vervoer naar zijn of haar gewenste bestemming te realiseren, zeg maar. Uhm, dan de eerste vraag, **Wat is uw beeld bij de huidige mobiliteit in Goes-Zuid?**

R: Ja maar goed, die is eigenlijk helemaal niet zo slecht hoor. Ik heb daar een heel positief beeld bij, want tot nu toe loopt eigenlijk gesmeerd, dus ik, ik stond ervan te kijken dat dit aan de orde was, dat dit ter sprake kwam. Want wij doen al 33 jaar, zitten we op deze plek en doen we onze hulpmiddelen aan patiënten vervaardigen, maar alles wat hier naartoe moet komen en wat slecht te been is, dat gaat in samenspraak met ons. Of wij stappen zelf in de auto en gaan naar de mensen toe die echt niet mobiel zijn. En als ze wel mobiel zijn, komen ze allemaal met de zorgtaxi en dat loopt, op zich, dat is altijd goed gegaan. En ik hoor er ook eigenlijk, eigenlijk geen of weinig klachten over.

A: Oke, dus gewoon een positief beeld wat u eigenlijk heeft?

R: Dus dat is eigenlijk, voor mij, een heel positief beeld. Dus toen dit aan de orde kwam, dacht ik van, nou, oke, prima, maar ik zie eigenlijk, ik zie eigenlijk geen beer op de weg.

A: Nee, precies, maar op het moment dat er zeg maar iemand is die, eh, moeilijk te been is.

R: Dan gaan wij daar naartoe.

A: Dan zeggen jullie van, wij halen jullie gewoon thuis op?

R: Nee, dan stappen wij in de auto, gaan wij naar de patiënt zelf toe.

A: Oke, ja.

R: Dat is ook onze kracht. Wij zijn daar heel flexibel in. Dus dan komt de berg naar Mozes toe.

A: Ja, precies, dan wordt de cliënt echt aan huis geholpen, zeg maar?

R: Ja. Dus dat is gewoon thuisbezoek.

A: Uhum, en, **In welke mate werken jullie daarbij samen of doen jullie dat echt gewoon als Gardeslen zelf, zeg maar?**

R: Wij, sowieso, draaien wij in een disciplinair team he, dus met alle artsen, fysio en met ons, dus wij zitten in een disciplinair team. En vanuit dat oogpunt komt er een indicatie naar boven, en daarna pakken wij het geheel, als Gardeslen ortopaedie, op. En dan, als wij dan met het hulpmiddel aan de gang gaan, heb je altijd het gips of het scannen tegenwoordig, altijd een pasfase en het afleveren. Dus wij hebben 3 momenten dat we elkaar zien. En als iemand niet mobiel is, gaan we dus 3 keer naar die patiënt toe. En meestal, omdat we in disciplinaire teams zitten, kunnen we het ook nog wel eens verkorten, dat we gelijk bij de eerste afspraak, uh, in het team gelijk, ook gelijk het gipsen doen.

A: Ja.

R: Dus dan heb je daarna nog maar 2 momenten.

A: Precies, ja. Ja, dan de toekomstige situatie, kijk, als dat nu al positief is, he, ik stel hem toch maar even hoor, **Als we 5 jaar verder de toekomst in gaan, hoe ziet u de mobiliteit in de regio Goes-Zuid voor zich?**

R: Ja, gewoon zoals die eigenlijk nu is.

A: Ja, die had ik verwacht, ja.

R: Ja, want ik zie geen, ik zie geen beer op de weg. En dat loopt nu en wij zijn daar heel flexibel in en dat is ook onze kracht, dat is de service vanuit ons.

A: Ja, en heeft u een beeld bij andere organisaties, hoe zij daar mee omgaan? Kijk, u zegt, uw eigen organisatie, die zorgt ervoor dat het aan huis komt he, maar.

R: Ik snap dat andere organisaties daar dat lastig vinden. Want die zijn waarschijnlijk niet zo flexibel, of lastig om naar, naar de klant zelf toe te gaan, dat begrijp ik ook wel. He, want als je kijkt hier naar revalidatiecentrum, is dat niet mogelijk. Moet de patiënt altijd naar het revalidatiecentrum toe komen, dus ik begrijp vanuit dat oogpunt, dat het misschien op een hoger platform gezet kan worden en misschien beter, eh, een betere toepassing kan plaatsvinden, maar.

A: Ja, en als we zeg maar die 5 jaar verder de tijd in gaan, **Welke activiteiten zou uw organisatie tegen die tijd op het gebied van vervoer willen voeren?** Is dat nog steeds hetzelfde als wat jullie nu doen of zeggen jullie dan van, misschien zullen wij wel mee willen doen aan zo een gezamenlijke vervoervoorziening, zodat mensen wel hierheen gebracht worden?

R: Ja, als ik dan nu kijk, denk ik, zoals de huidige situatie is, maar ik weet niet wat er wordt neergezet voor de toekomst aan vervoer, misschien zeg ik van, nou, dat vind ik een heel goed en strak plan en daar pas ik mij helemaal volledig aan aan en doe ik mee.

A: Ja, dus dan zou u daar bij, zeg maar, als er een goed concept ligt.

R: Als er een goed concept, wil ik daar echt wel naar kijken en misschien mij eigen daar tussen voegen.

A: Ja, die volgende vragen gaan eigenlijk over dat concept, ik probeer in beeld te brengen wat voor concept he, ik hoop, waar is draagvlak voor, en dat gaat onder andere over de doelgroep, over het vervoermiddel, dienstregeling, vrijwilligers en betaling en dergelijke, ik stel gewoon een aantal vragen daarover en wat uw beeld daarbij is, waarvan u zegt van, goh, zo zou ik het wel voor mij zien, kijken of u daar al een beeld bij heeft, algemeen allereerst. **Wat is uw beeld bij een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid?**

R: Wat mijn beeld daar is, van gezamenlijk. Uhm, dat we een, dat we een model hebben liggen qua kosten, zodat het op een eerlijke basis gedragen wordt door iedere organisatie en dat ieder daar een bedrag voor inlegt, zodat we vervoer ook mogelijk kunnen maken en het vervoer dat dan rondrijdt, ook de naam en reclame-uitingen draagt in de omgeving dan.

A: Dus wat u eigenlijk zegt, is de verschillende partijen die dat gaan opzetten, die moeten dat financieren met elkaar?

R: Ja.

A: En op welke doelgroep zou de GVGZ zich dan moeten richten?

R: Op welke doelgroep?

A: Ja, qua passagiers, zeg maar.

R: Qua passagiers, nou, ik denk de wel wat ouderen, 65+, de mindere mobiele patiënten.

A: Ja, want dat merkt u zeker ook, waar u dan thuiskomt, dat zijn over het algemeen wat oudere mensen dan?

R: Dat zijn, daar wil ik dan, daar wil ik wel even een vraagteken bij zetten. Ik zal het beter beargumenteren, het zijn de mensen die minder mobiel zijn. We hebben ook jongere patiënten die een CVA hebben gehad, een hersenbloeding, die absoluut niet meer mobiel zijn. Die echt aan een stoel zijn gebonden of, eh. Dus ik wil niet altijd distantiëren dat het gelijk ook ouderen zijn.

A: Dus je hoeft er niet per se een leeftijd aan te koppelen?

R: Nee, dat is niet de definitie.

A: Nee, het gaat meer om dat iemand gewoon niet meer in staat is om zich te bewegen en dat.

R: Juist.

A: Ja, soms hangt dat samen met leeftijd, maar.

R: Die gewoon heel erg beperkt zijn.

A: Ja, ja, duidelijk. En als we dan kijken naar het vervoermiddel, uh, **Van welke type vervoermiddel zou bij de GVGZ, volgens u dan, gebruik gemaakt moeten worden?**

R: Ja, moet je altijd met een soort sprinter doen, waarvan de achterkant, met een lift, bedienbaar is. Dat mensen die in een rolstoel zitten, ook gewoon makkelijk vervoerbaar zijn.

A: Ja, dus rolstoeltoegankelijkheid en een sprinter, gewoon een 8-persoonsbusje, moet ik dan aan denken?

R: Ja, dan moet je aan zoiets denken, ja.

A: Ja, duidelijk, uhm, elektrisch rijden, hoe denkt u daar over?

R: Nou, daar denk ik heel positief over. Als ik alleen al kijk naar mijn organisatie, liggen hier op het dak al 150 zonnepanelen, dus ja, wij zijn al van de groene energie, wij draaien volledig op eigen stroom, dus als je dan kijkt naar de toekomst en ook naar wat politiek en gemeentes willen, kijk ik ook naar milieuzones he, nou, als je kijkt naar vervoer in Goes-Zuid, dan zit je ook meestal aan industrie en aan de stad gebonden, want je bent veel in, binnen de bebouwde kom aan het rijden, dus ja, dan denk ik wel aan groene stroom, dus elektrisch rijden, ja, dat is wel een issue, het wordt wel de toekomst.

A: Ja, klopt, ja, ik moet objectief zijn natuurlijk, maar ik denk dat het wel bijna een must aan het worden is.

R: Plus als je nu kijkt naar de bereikbaarheid van, van accu’s, dan is dit geschikt daarvoor, want je zit alleen maar in een omgeving van misschien 20, 30 kilometer te rijden, dus dat is perfect.

A: Ja, en die batterijen worden ook steeds beter, he?

R: Precies.

A: Ja, die technologie, dat gaat zo hard volgens mij, ja.

R: Ja.

A: En dan dienstregeling, he, op vaste punten langs vaste plekken, hoe denkt u daarover, **In hoeverre zou de GVGZ volgens een dienstregeling moeten rijden?**

R: Dat denk ik niet.

A: Of moet het allemaal op afroep.

R: Ik denk dat het op afroep moet. Als je het op dienstregeling gaat doen, ik denk dat dat juist je zwakte is.

A: Uhm, en om welke reden?

R: Dan ben je je flexibiliteit juist kwijt.

A: Ja, want, met zo een dienstregeling, wat u dan bedoelt, is dan, uh, dat je, zeg maar, niet langs adressen kan gaan, dan, dat je op vaste punten komt, dat het voor sommige mensen juist lastig is om op die vaste punten te komen?

R: Ja, dan moeten mensen ook naar dat punt komen, want daar komt, daar komt de bus. En als je aan vervoer denkt, dan moet die bus juist voor de deur stoppen, instappen, wegrijden.

A: Ja, zo meteen komen we nog bij een aantal vragen die daarover gaan, hoe organiseren we dat dan. Allereerst vrijwilligers, **Hoe denkt u over de inzet van vrijwilligers als chauffeur bij de GVGZ?**

R: Helemaal prima. Er zijn genoeg gepensioneerden die eh, die daar best wel zin in hebben of tijd voor vrij kunnen maken om zoiets te doen en die iets voor de mensen willen doen. Een stukje, om een stukje vrije tijd om te zetten in iets leuks.

A: Ja en bijvoorbeeld mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, of zo, zouden we ook nog aan kunnen denken, of?

R: Ja, zou best kunnen hoor. Maar ik denk niet dat die dat op vrijwillige basis gaan doen.

A: Dat weet ik ook niet.

R: Dat weet ik bijna wel zeker van niet.

A: Misschien als opstapje inderdaad, maar dan wel tegen betaling, of zo, inderdaad.

R: Ja.

A: Ja, dan betaling, **In hoeverre zouden gebruikers van de GVGZ een betaling bij gebruik moeten doen?**

R: Zeg dat nog eens.

A: In hoeverre zouden gebruikers van de GVGZ, zeg maar van het busje, een betaling bij gebruik moeten doen? Dus als ze een keer een ritje maken, moeten ze daarvoor betalen of is dat gratis?

R: Ik vind wel dat er een, een terugverdienmodel in moet komen. Maar die prijs moet niet de hoofdprijs zijn. Dat moet een gereduceerd bedrag zijn, waar iedereen mee kan leven.

A: Uhum, aan welk bedrag moet ik dan denken?

R: Ja, dat moet heel laag zijn. Als je kijkt naar de ouderen, die hebben gewoon een karig pensioentje. Dat moet gewoon een laag bedrag zijn. Laat dat een bedrag zijn van, ja, wat moet ik er mee, 2, 3 euro of zo. Dat moet echt niet meer zijn.

A: En op het moment dat ze.

R: Het moet een bedrag zijn dat iemand denkt van, dat kan ik gewoon doen, niet dat ze denken van, dat laat ik.

A: Ja, precies. En op het moment dat mensen zeggen van, goh, ik wil vaker van die bus gebruik maken, iets van een abonnement of iets dergelijks?

R: Nou, dat kan, dan kan je een abonnement doen of een soort strippenkaart of een rittenkaart. Dat moet dan tegen een goed bedrag neergezet worden. En misschien kan je het ook wel financieren door sponsorgelden, door andere bedrijven. Dat betekent dan dat je ook die namen op die bus moet gaan zetten.

A: Ja, precies, ja, dat vroeg ik mij ook af, he, die overige financiering, stel je voor, een aantal bedrijven die leggen, die het gezamenlijk opzetten, die doen een bepaald bedrag, leggen ze in, nou ja, dat terugverdienmodel he, eh, de passagiers betalen een kleine betaling, eh, commerciële partijen, hoe kijkt u daar tegenaan?

R: Ja, daar sta ik altijd voor open, ja. Dus dat is helemaal niet verkeerd, sowieso, maar dat betekent wel dat je dan, eh, ruimte moet geven voor die, voor die partijen om ook hun naam te voeren.

A: Ja, en dan door middel van reclame moet ik dan aan denken?

R: Ja, ja, dan moet je wel denken aan reclame. Die willen hun naam.

A: En iets van een, ik zeg maar wat hoor, de gemeente Goes, dus de overheid?

R: Zou kunnen, ik weet niet hoe de gemeente, ik kom zelf niet uit Goes, ik kom zelf sowieso niet uit Zeeland, dus ik weet niet hoe de gemeente Goes daar tegenaan kijkt, of ze daar een subsidiepotje voor hebben, maar ik denk dat je dat wel als eerste moet proberen, ik denk dat dat de eerste stap is die je moet zetten.

A: Om welke reden zou je die, daar als eerste?

R: Nou, ik vind het ook, ik vind het niet alleen, in hoeverre het een probleem is, maar ik vind het ook een taak vanuit de gemeente, vanuit de provincie ook, om voor de oudere mensen iets neer te zetten.

A: Ja, zit zeker wat in, is eigenlijk de primaire taak he van de overheid.

R: Ja. Dus, er zijn heel veel subsidiepotjes, en als ik zie waar soms het geld naartoe gaat, dan denk ik, ja, dan zal dit, dan is dit geen.

A: Van belang is dat je dan gewoon met een goed verhaal komt?

R: Dit is echt geen luxeprobleem dit.

A: Klopt, dat is zeker waar. Ehm, ja, **Wat zou de maatschappelijke meerwaarde van de GVGZ moeten zijn volgens u?** Dus wat levert het op voor de maatschappij als we wel zo een vervoervoorziening samen op gaan zetten.

R: Ik denk, uhm, hm, dat is een goeie vraag, wat levert het op, ik denk een stukje flexibiliteit en vrijheid voor de mensen die er gebruik van gaan maken.

A: Ja, denk u dat, bijvoorbeeld he, als we het vertalen naar uw organisatie, dat mensen het fijner vinden om hier naartoe gebracht te worden dan dat ze, zeg maar, thuis worden geholpen, of?

R: Nee, dat denk ik niet, dat maakt niet zo veel uit. Maar, kijk, als je, als je beperkt bent en je bent niet mobiel en je zit, je zit 24/7 alleen maar achter de geraniums, dan denk ik dat dit wel fijn is, dat je ook eens een keer buiten, buiten je vierkante meter komt en ook andere dingen ziet en eens met andere mensen in aanraking komt. He, dus misschien dan is het wel fijn dat je eens een keer bij ons, het bedrijf, binnen komt en eens een keer een andere omgeving hebt, en dat bedoel ik met een stukje vrijheid.

A: Ja, precies, dus daardoor ook weer dat sociale contact met andere mensen.

R: Juist.

A: Ja.

R: En je komt eens een keer buiten de deur.

A: Ja, ja, duidelijk. **Welk belang heeft uw organisatie bij de GVGZ?**

R: Nu op het moment niks. Kijk, in de toekomst, zou dat makkelijk kunnen. Dat ligt er aan wat voor model er straks op tafel komt en.

A: En ziet u daar ook een kostenvoordeel in, of dat, zeg maar, omdat u nu zegt, we gaan nu langs huis?

R: Hm, nee, kijk, als je alles in geld uit moet gaan drukken, maar dat is mijn tak van sport niet, kijk, natuurlijk zijn wij een bedrijf he, natuurlijk moeten wij ook op kosten letten en werken wij met zorggelden, maar ik vind dat ook juist, juist in al die 35 jaar dat wij nu actief zijn ook onze kracht. En het wordt enorm gewaardeerd.

A: Dus de kracht dan echt dat persoonlijke, zeg maar?

R: Juist. Dat is ook een stukje investering vanuit ons wat we doen om juist op hoog niveau te blijven, te presteren.

A: Uhum, dus dat versterkt echt, wat u zegt, de concurrentiepositie ten opzichte van andere bedrijven?

R: Juist, het is niet alleen maar kwaliteit, maar ook kwantiteit.

A: Ja en in die zin, is het dan zo dat, uh, zo een gezamenlijke vervoervoorziening nog voor een verhoging daarvoor zorgt, zeg maar voor die concurrentiepositie, of is dat lastig in te schatten?

R: Ik moet zeggen dat, dat klinkt misschien heel arrogant, maar wij hebben een beetje een monopoliepositie, dus wij hebben eigenlijk geen tot weinig concurrentie, maar het zou, ja ik weet niet, ik weet niet of dat eraan, dat dat kan versterken, dat denk ik zelf niet.

A: Nee. En dan de volgende vraag, **Als het belang van uw organisatie verschilt met die van een of meerdere andere organisaties bij de GVGZ,** dus als we te maken hebben met tegenstrijdige belangen, he, u bent directeur, dus u zal daar wel wat van afweten, **hoe zou daarmee omgegaan moeten worden volgens u?**

R: Waar doel je nu op?

A: Nou, op het moment dat bijvoorbeeld een partij zegt van, goh, he, laten we zeggen het Gors, die wil meedoen en die zegt van, ik wil graag een lift bij die bus hebben, omdat, he, dan kunnen onze mensen ook mee, een andere organisatie zegt van, ja, dat heb ik liever niet, want wij willen het juist zonder lift doen, zodat we het met een B-rijbewijs kunnen rijden, waardoor het makkelijker wordt om vrijwilligers te werven. Hoe kan je daar samen.

R: Ik zou sowieso, sowieso alle partijen die mee gaan doen, die hebben hun wensen en ideeën, sowieso moet dat op papier gezet worden, en dan moeten alle partijen gewoon stemmen wat er moet komen. Door een soort stemronde krijg je gewoon een goed beeld en uiteindelijk moet daar een klap op gegeven worden. En dan zijn alle partijen daar gewoon mee eens.

A: Juist, dus echt, dat is wel leuk, want dus op basis van die draagvlak maak je eigenlijk een keuze door gewoon te gaan stemmen met zijn allen?

R: Ja. Dat zal het eerlijkste zijn, denk ik.

A: Ja, en bent u dan van mening dat er partijen zullen afvallen of?

R: Dat denk ik niet hoor.

A: Maar vooraf, stel je dan ook zo in he, van, we gaan gewoon stemmen en dan op basis van wat we gezamenlijk willen, gaan we die kant op.

R: Ja.

A: Ja, duidelijk, uhm, **Wat zijn de kwaliteiten van uw organisatie die van belang kunnen zijn voor de GVGZ?**

R: Wat onze kwaliteiten.

A: Ja, van uw organisatie die van belang kunnen zijn voor het opzetten of doorvoeren van de GVGZ.

R: Uhm, het neerzetten van een goed en gedegen plan.

A: Ja, want dat is iets waar uw organisatie veel ervaring mee heeft, of?

R: Ja, ja, althans ik, ik zeker. Ik ben ook landelijk actief.

A: In welke rol?

R: Wij zitten hier in Gardeslen ook bij Bewegingsvisie, dat is landelijk, daardoor zijn we de grootste in heel Nederland op het gebied van orthese en prothese, dan zit ik daar in allerlei commissies. Dus ik zit ook bij zorgverzekeraars aan tafel, ik zit in marketing, inkoop, uh, beleid, dus, eh, ja, op het gebied van beleid kunnen we wel aardig meedoen.

A: En is dat dan ook iets waarvan u zegt van, daar zou ik bij mee willen helpen, bij het opzetten van het plan van zo een gezamenlijke vervoervoorziening.

R: Als er een goed plan zou liggen, zou ik me daar wel voor willen verlenen, ja.

A: Ja, dat is eigenlijk de volgende vraag, **Welke mensen van uw organisatie zouden bij de GVGZ betrokken moeten worden?** Is dat dan u?

R: Ja, dat ben ik dan, ja.

A: En verder nog iemand?

R: Nee.

A: Ja, de volgende vraag, is al deels beantwoord hoor, maar, **Welke middelen (zoals geld) zou uw organisatie bij de GVGZ in willen brengen?** U had het erover, op het moment dat we zoiets gezamenlijk op gaan zetten, dan moeten alle partijen een bepaald bedrag inleggen. Dus u zegt van, he, we zouden wel een bepaald bedrag in willen leggen eigenlijk daarmee, uhm, daaromheen andere middelen?

R: Ik zou niet weten wat.

A: U heeft geen busje ter beschikking of iets dergelijks, dat zou natuurlijk ook.

R: Nee.

A: Nee, dat is, ja. Dan domeinconsensus, **Hoe zou de rolverdeling bij de GVGZ tot stand moeten komen volgens u?** U zegt van ik ben al vaker betrokken geweest of ik maak, of ik heb veel ervaring met het opzetten van plannen, he, bij zo een plan maak je een bepaalde rolverdeling, hoe maak je nou een goede rolverdeling, wat is uw ervaring daarmee?

R: Ik zou sowieso een goeie stuurgroep maken. En die stuurgroep moet gewoon 2 keer per jaar bij mekaar komen en dan alles evalueren.

A: Ja, dat is eigenlijk de volgende vraag he, **Hoe zou de GVGZ bestuurd moeten worden?** Dus dat strategische besluitvormingsproces, wat is uw ervaring daarmee, hoe doet u dat altijd?

R: Wat ik zeg, vanuit die stuurgroep. En daar moet, zeg maar, 1 directeur zijn en dan 3, 3 leden die daaronder staan.

A: En als we dan kijken naar de dagelijkse leiding, he, meer dat operationele uitvoeringsproces.

R: Dat kan operationeel.

A: Ja en **Wie zou daar verantwoordelijk voor moeten zijn?** Is dat dan een coördinator met daaronder vrijwilligers of hoe moet ik dat zien?

R: Ja, ik denk dat dat een coördinator moet zijn, die eh, ja, een coördinator met een stukje planningsstructuur.

A: Uhm, en hoe zorg je voor die koppeling tussen die stuurgroep en die dagelijkse leiding?

R: Uh, die coördinator moet voor het operationele zorgen en de stuurgroep is overall. Maar in die stuurgroep, daar moet die coördinator 2 keer per jaar aansluiten.

A: Ja, en u zei bij, bij die stuurgroep, daar moet 1 directeur bij zitten, bent u dat dan?

R: Kan. Zou kunnen.

A: Ja, de volgende vragen gaan dan over overleg, he, dat is eigenlijk een vervolg op die stuurgroep, nou ja, dat is eigenlijk, hoe zou overleg met betrekking tot de GVGZ vormgegeven moeten worden? Dus dat is dus binnen die stuurgroep en binnen dat dagelijkse leiding?

R: Ja.

A: Wie zou daarbij aan moeten sluiten, heeft u ook al gezegd, 1 directeur en 3 leden, als ik het goed heb he?

R: Ja.

A: En **Hoe vaak zou overleg met betrekking tot de GVGZ moeten plaatsvinden?**

R: 2 keer, dat moet je echt niet vaker doen.

A: En is dat niet aan het begin meer en later minder, of?

R: Nee, dit is een plan, ja, het is eigenlijk heel simpel. Daar moet je niet 5 keer per jaar voor gaan zitten, dat is onzin.

A: Ja, en is er dan ook nog iets van een stuurgroep en daaronder een projectgroep, of is dat overdreven?

R: Nou ja, dat lijkt me in deze, lijkt me dat een stukje overdreven.

A: Ja, dus een stuurgroep is afdoende met een dagelijkse leiding daaronder?

R: Precies.

A: Ja, nee, dan heb ik al mijn vragen gehad, heeft u nog vragen aan mij, opmerkingen over het interview?

R: Nee, helemaal prima.

# Transcripten interviews provincie Zeeland en gemeente Goes

## Transcript interview Provincie Zeeland

Transcript interview Provincie Zeeland, op 06-04-2018 om 10:00.

Duur interview: 00:51:28

Aron Kruider: A

Respondent: F

A: Nee, het is alleen voor mijzelf eigenlijk, dat ik, he, dat ik het uit kan typen en dat ik eigenlijk terug kan lezen wat er gezegd is, maar het is allemaal anoniem en het is ook vertrouwelijk, het wordt niet openbaar gemaakt of iets dergelijks.

F: Prima.

A: Ja, zou u zichzelf misschien even willen voorstellen voor mijn transcript allereerst?

F: Ja, ik ben Frans van Langevelde, ruim 30 jaar werkzaam bij de provincie intussen, uh, wel op verschillende beleidsterreinen. Uhm, en ik ben sinds 5 jaar, ruim 5 jaar inmiddels, actief op het gebied van openbaar vervoer. Toen ik 5 jaar geleden begon, toen was het voor mij, uh, een heel nieuw beleidsterrein. Waar ik toen mee ben begonnen, was het traject wat al liep rond de aanbesteding van het openbaar busvervoer. Uh, dat was hectisch en boeiend en complex. En, uhm, ja, de nieuwe busconcessie, die is in december 2014 ingegaan. En, ja goed, daarnaast ook wel wat tijd ontstaan om met andere leuke dingen bezig te zijn. Openbaar vervoer is een heel leuk onderwerp.

A: Maar heel complex?

F: Uhm, ja, en gevoelig.

A: Ja?

F: Ja, en uhm, ja, de bestuurlijke gevoeligheid, die vind ik leuk, vind ik ook verrassend, en, ja, het complexe zit hem misschien wel in het feit dat Zeeland natuurlijk een, ja, best wel groot gebied is met relatief weinig inwoners, die relatief lange afstanden moeten afleggen. Uhm, er is een, ik zou je een plaatje kunnen laten zien waar Zeeland is getekend op de randstad, en wat je dan ziet is dat het gaat om een even groot gebied, uhm, maar wel met het grote verschil dat de randstad natuurlijk heel veel inwoners heeft. Uhm, nou ja, als je het even, grofweg is mijn inschatting dat je het hebt over een gebied met 7 miljoen inwoners, terwijl je in Zeeland te maken hebt met 380000 inwoners. Uh, randstad is qua geografie, qua wegen natuurlijk een stuk eenvoudiger dan Zeeland, met zijn eilandenstructuur. Uh, bij Zeeland kun je niet zo maar even een andere route kiezen van, van Oostburg naar Middelburg. Uhm, je zit met je eilandenstructuur, je zit met je water, uhm, ik denk ook dat je voor hemelsbreed een relatief korte afstand misschien toch, met de bus lange afstanden moet afleggen. En, uhm, ja, de kunst is hoe je in Zeeland, ja, zo optimaal mogelijk vervoer kunt beiden.

A: Ja, dat lijkt mij een hele uitdaging inderdaad.

F: Ja.

A: Ook vaak te maken met weerstand dan, van bewoners, als je zegt van, goh, nu wordt bijna niet gereisd met deze bus?

F: Ja, nou ja kijk, wat, ik heb de indruk dat de meeste mensen die in Zeeland wonen, die weten wel hoe het is, maar op het moment dat je gaat weghalen wat er is, dan, uhm, schiet met wel in de weerstand. Ik zeg heel vaak, het is hetzelfde als, uhm, een dorpskruidenier, als de laatste kruidenier, de laatste winkel op een dorp sluit, dan is het hele dorp in rep en roer en tranen met tuiten, want het was toch zo een aardige man, maar toen de winkel open was, kwamen ze alleen maar om de vergeten boodschapjes te halen. En gingen ze voor de andere boodschappen naar de stad omdat het daar 5 cent goedkoper was. En dat is bij de bus ook. Uh, op het moment dat de bus een kern aandoet, vinden ze het prima, maken ze er geen gebruik van. Op het moment dat je zegt van, hey, we halen hem weg, al is het maar dat je een halte verplaatst, dan komt het hele dorp in opstand, terwijl als het er is, maken ze er geen gebruik van.

A: Nee, precies, dat is lastig he.

F: En halen we hem weg of gaan we hem verplaatsen, en ze komen in opstand. Ja, dat is.

A: Ja, dat is ook moeilijk om te benoemen, denk ik, als je met ze in gesprek gaat en je zegt van, goh, hey, jullie maken er ook geen gebruik van. Ja, dan krijg je natuurlijk ook emotie.

F: Nou, weet je, kijk, het is eerlijk, ik snap het wel, ja, want even goed als dat die winkel op een dorp toch nog wel iets zegt over de leefbaarheid, zegt een bushalte of een busverbinding met een dorp, wel iets over de leefbaarheid. Uhm, maar ja, weet je, busvervoer, het kost gewoon klauwen met geld. En, uhm, ja, de zoektocht is natuurlijk toch om elke euro die ook de overheid erin stopt, om daar qua mobiliteit optimaal rendement uit te halen. En, uh, ja, dat is een hele uitdaging, het is vooral politiek gezien ook, ook, ja, een lastige. Kijk, ja, uiteindelijk wil de politiek toch de mensen tevreden stellen, tevreden houden, uhm, tegemoet komen. Ja, de andere kant is dat je soms toch qua budget en dergelijke, op een gegeven moment toch moeten zeggen van, hey, dit gaan we anders doen.

A: Ja, want u bent nu 5 jaar, zeg maar, actief, he, op dit beleidsveld, merkt u ook dat de budgetten lager zijn geworden of valt dat mee?

F: Uhm, nee, toen ik begon is het budget voor de busconsessie, is wel teruggebracht. Het is toen, pak en beet, 16 procent bezuinigd.

A: Zo.

F: Maar goed, dat was, het besluit was al genomen toen ik, toen ik aantrad. Dus ja, daar heb ik, daar heb ik het mee gedaan. En, ehm, kijk, verder is het zo dat, in ieder geval tot voor kort, de financiële situatie, uh, zeg maar provinciebreed, zorgelijk was. Uhm, dus niet alleen maar openbaar vervoer, maar eigenlijk alle budgetten staan, staan onder druk.

A: Daar is toen Jan Peter Balkenende toch ook voor?

F: Ja.

A: Ja, dat heb ik toen gelezen, ja.

F: Er zijn nu wel een paar ontwikkelingen die, die wat dat betreft wat, wat gunstig zijn. En, ehm, waarbij we ook wel de verwachting kunnen hebben dat het, dat er financieel gezien wat meer, wat meer ruimte gaat ontstaan. Wat natuurlijk nog steeds niet betekent dat we, ja, het geld over de balk kunnen gaan smijten.

A: Ja, ik las ook inderdaad van die kazerne, he, die hierheen komt, is natuurlijk ook groot in het nieuws geweest, maar dat brengt ook weer geld met zich mee, als.

F: Ja, ja.

A: Nou, mooi uitdagende baan moet ik zeggen hoor.

F: Ja.

A: Uh ik heb het interview, heb ik zelf opgedeeld in topics, dat zijn eigenlijk gewoon onderwerpen. En dan per topic heb ik 1 of 2 vragen eraan gekoppeld, of 3 op het laatst. Uh, de eerste, het eerste topic, dat gaat over de rol van de provincie Zeeland en dan met name met betrekking tot vervoer. Uh, de eerste vraag die daarover gaat, is, het is al deels beantwoord, maar, **Voor welk deel van het vervoer in Zeeland is de provincie Zeeland verantwoordelijk?**

F: Ja, uhm, dat is een hele leuke vraag. Uhm, laat ik beginnen, ik ga het even, want ik heb het pas, ik ga het even uittekenen. Ik schrijf hem even voor mijzelf op, ik kan niet op zijn kop schrijven. Als je kijkt naar mobiliteitsvormen. Uhm, waar ik vaak mee werk, is een matrix met vier kwadranten, eh, je hebt privaat vervoer, je hebt publiek vervoer, je hebt individueel vervoer en je hebt collectief vervoer. Nou privaat, individueel, dan heb je het gewoon over, uhm, fiets, auto, uh, noem maar op. Iets meer collectief, dan zit je deelauto, dat soort dingen. Uhm, collectief, je hebt, er zijn scholen, ik meen zelfs op Arduin, in Middelburg, uh, ook een voorziening heeft, uhm, waarbij scholen natuurlijk hun eigen leerlingen, Arduin eigenlijk de bewoners, dat is dan een vorm, wij noemen het dan besloten vervoer.

A: Mijn opa die doet dat, die rijdt in zo een busje. Dat is inderdaad leerlingen en mensen van Arduin.

F: Dus je, ik noem hier even, uhm, leerlingenvervoer. Maar je hebt dus ook andere vormen. Dat is dus privaat, dat is besloten. Ik zal het er even bij zetten. Uhm, he, dat is dus weer meer collectief, dat zit allemaal in dat privaat. Uhm, je kunt zeggen van, nou, als overheid, heb je geen rol, ik bedoel, ja, als jij met de fiets wil, ga je met de fiets. Je kunt ook zeggen van, ja, nou, als overheid, we vinden het wel een taak om bijvoorbeeld deelautoconcepten, om dat te faciliteren, dat te stimuleren. Ik verwacht dat wij dat ook meer en meer gaan doen. Uhm, in het verleden, denk ik dat we dat eigenlijk niet of nauwelijks hebben gedaan.

A: Oke en waar lag dat aan?

F: Uhm, nou, waar het aan lag dat we het in het verleden niet hebben gedaan, dat weet ik niet. Ik kan wel uitleggen waarom ik verwacht dat we het meer gaan doen. Dat is omdat, uhm, er is landelijk een toekomstbeeld OV 2040 en dat zegt eigenlijk dat openbaar vervoer, zoals we dat nu kennen, eigenlijk vooral de oplossing is voor stedelijk gebied, in en tussen steden. Uh, nou, Zeeland is geen stedelijk gebied, Zeeland is landelijk gebied. En het OV toekomstbeeld zegt dat voor landelijk gebied je eigenlijk zou moeten gaan denken aan meer vraagafhankelijke flexibele vervoersconcepten. Dus dat betekent dat die bus die op vaste tijden van A naar B rijdt, uh, ja, dat is eigenlijk vooral voor stedelijk gebied, in stedelijk gebied zie je ook dat, uhm, meer hoogwaardig wordt. Hoogwaardig openbaar vervoer, dat is direct en snel en ook hoog frequent, 6 keer per uur. Uhm, je ziet bij de trein al dat er initiatieven zijn om spoorboekloos rijden. He, dat gaat gewoon naar 6 keer per uur. Dat is hetzelfde als de metro in Parijs, ik bedoel, daar hoef je niet te haasten, dan weet je als er een metro weg is, weet je gewoon van, er komt een volgende, dus dat is heel relaxt. Je gaat gewoon naar de metro en je weet gewoon van, nou ja, ik bedoel, hooguit, bij hoogfrequent openbaar vervoer, ja, als de trein of bus net voor je neus wegrijdt, je weet dat je hooguit 10 minuten moet wachten.

A: Ja, dat is met name dan met het zicht op economische activiteiten en zo?

F: Ja.

A: En bereikbaarheid natuurlijk.

F: Uhm, dat uhm, bij hoogfrequent openbaar vervoer, uh, is ook dat het direct en snel is, he, dus het gaat niet meer door alle kernen, maar het gaat langs de kernen, dus je weet van je, je gaat snel van A naar B. Uhm, en eerste ervaringen zijn ook, dat trekt reizigers aan. En dan zijn reizigers ook bereid om een stukje verder te fietsen naar de halte, want dan weet je gewoon van, jongens, ik heb snel.

A: Naar rato levert het dan tijdswinst op.

F: Ja. Kijk, dat is in, in drukke steden en met veel reizigers. Ik zei net al, ja, Zeeland is natuurlijk een ander gebied. Het gebruik van openbaar vervoer is hier relatief laag. En, uhm, ja, dus wij hebben nog steeds die neiging om die bus die gaat niet langs de kernen, die gaat door alle kernen, die stopt overal en dat is dus niet direct en snel. En, uhm, ik, tegen de achterkant van het landelijk toekomstbeeld, verwacht ik dus dat wij meer en meer hier (deelauto’s) in zullen gaan stimuleren, faciliteren. Ik ga even terug naar mijn plaatje. Publiek vervoer, uhm, je hebt Wmo-vervoer, ehm, je hebt vormen van, eh, doelgroepenvervoer, waaronder ook leerlingenvervoer, uhm, wat dan door de overheid wordt, dat is dus dan al weer meer, dat zit een beetje tussen, Wmo-vervoer is over het algemeen nog redelijk individueel, dat kan ook wel wat, wat meer collectief zijn. En je hebt hier dan, ja, het OV zoals we dat kennen. En dan moet je denken aan, uhm, je hebt natuurlijk de bus, we hebben in Zeeland de Westerschelde ferry en we hebben de trein. Dat is wat er allemaal is. Uhm, dan jou andere vraag, van, wie is waarvoor verantwoordelijk. Want het is heel leuk, punt 1: dit zijn mobiliteitsvormen, ehm, het boeiende is, je hebt niet alleen met de voertuigen te maken, je hebt ook met de infrastructuur te maken. Denk aan haltevoorzieningen en noem maar op. Nou, nu is het heel leuk, uh, voor het vervoer is de verantwoordelijkheid, is verschillend belegd. Dit (privaat vervoer) laat ik even buiten beschouwing. De trein, dat is Rijk, overheid, ehm, want dat doet de NS. En ehm, infra, hoe heet het, infrastructuur en waterstaat heet het geloof ik nu, IenW, die geeft de concessie. Dus dit is Rijk. Westerschelde ferry en bus, dat is op dit moment provincie. Je hebt overigens ook, bij trein, er zijn ook, eh, in Nederland, een aantal regionale spoorlijnen, die ook door de provincie worden aanbesteed. Maar goed, die hebben wij dus niet. Eh, doelgroepenvervoer, dat zijn gemeenten/regio’s. Je hebt in Zeeland 2 regio’s, Oosterschelderegio en Zeeuws-Vlaanderen, die, waar de gemeenten samenwerken. Uh, Walcheren, heb je de drie gemeenten die wel samenwerken, maar die zijn niet in een gemeenschappelijke regeling. Maar doelgroepenvervoer, uh, dat is, en dat geldt dus ook voor Wmo-vervoer, dat is dus de verantwoordelijkheid van gemeenten en regio’s. Dus wat zie je nu, als je gaat kijken naar de mobiliteit in Zeeland, dan zie je dat verschillende overheden voor deeltjes bevoegd zijn. Dan gaat het dus alleen nog maar over vervoer, want over de infrastructuur. Het kan zijn dat de bus, waar wij verantwoordelijk voor zijn, dat die ergens een halte aangelegd wil hebben, en als het dan een gemeentelijke weg is, dan is de gemeente daarvoor alsnog beheerder, verantwoordelijk. Is het een waterschapsweg, dan is het Waterschap verantwoordelijk. Is het een Rijksweg, dan is het Rijk verantwoordelijk. Dus, zijn wij verantwoordelijk voor de bus, voor de voorzieningen ben je vaak weer afhankelijk van medewerking van de desbetreffende wegbeheerder.

A: Dat vraagt echt afstemming dan, he, ook.

F: Dus het is, uhm, in die zin heel divers georganiseerd en dat maakt het ook wel eens lastig. Uhm, ja, want wij gaan over de bus, maar bus heeft natuurlijk ook te maken met, komt straks vast nog wel ter sprake, heeft ook te maken met doelgroepenvervoer. Overigens, een boeiende is bij de bus, ehm, daar zit ook nog de buurtbus, die valt ook onder en die zou ik nu meer hier. Want buurtbus is natuurlijk minder collectief dan bus. Buurtbus wordt gereden met vrijwilligers. Dus gaat dit wat meer richting het private. Eentje die ik hier ook nog ga noemen, is de haltetaxi. Ken je de haltetaxi?

A: Ja, ik heb er heel veel over, ik moet zeggen, het werkt heel verhelderend dit, want ik heb er heel veel over gelezen, over dit, maar het is soms best wel een complex stelsel inderdaad.

F: Kijk, buurtbus, dat valt onder de busconcessie. Dus die hoort hier eigenlijk gewoon bij.

A: Dat is Connexxion dan he?

F: Ja. Connexxion, die levert de voertuigen, ehm, regelt ook de dienstregeling, ehm, alleen anders dan de bus, een betaalde chauffeur, wordt de buurtbus gereden door een vrijwilliger. En als er geen vrijwilliger is, rijdt er dus ook geen buurtbus. De haltetaxi, die valt buiten de busconcessie, waar gemeenten en regio’s voor het Wmo-vervoer verantwoordelijk zijn, zijn wij voor de haltetaxi verantwoordelijk. En, ehm, wij rijden dan haltetaxi, eigenlijk met behulp van het Wmo-vervoer. Die kopen wij gewoon in bij gemeenten en regio’s. Uh, he, dus, het is gewoon hetzelfde voertuig, alleen wij betalen hem, waar Wmo-vervoer deur-deur is, is haltetaxi halte-halte. Ehm, en verder is leuk om te weten dat, ehm, dit hele deel (Wmo-vervoer, haltetaxi en doelgroepenvervoer), dat wordt voor de hele provincie centraal aangestuurd door de GVC in Terneuzen, die doet, die verzorgt eigenlijk de ritplanning. Ben jij afhankelijk van doelgroepenvervoer en wil jij dus in dat kader een rit bestellen of wil jij een haltetaxi, dan moet je de GVC in Terneuzen bellen en die zegt Aron, dan en dan wordt je opgehaald en, eh.

A: Die doen ook de coördinatie dan?

F: Ja. De contracten met de taxibedrijven, die worden dus door de regio’s of door de gemeenten aanbesteed, gegund. Maar de, de aansturing, he, die mensen die rijden alleen, die mogen dus niet die ritplanning verzorgen, de ritplanning, dat doet de GVC. Ze hebben dat dus losgekoppeld. En dat doen ze eigenlijk wel, dat zie je landelijk wel steeds meer gebeuren, eh, dus een taxibedrijf wat inschrijft en het Wmo-vervoer gegund krijgt, die mag dat niet zelf plannen, die moet alleen op aangeven van de GVC gaan rijden.

A: Ja, ja duidelijk.

F: Dus, ehm, zo is het geregeld.

A: Ja, hoe kijkt u daar tegenaan, he, hoe dit nu geregeld is, of is dat?

F: Ja, weet je, kijk, punt 1: het is zoals het is, ehm, ik denk wel dat er best wel veel voor te zeggen is om, eh, om het eens een keer anders te organiseren, in die zin dat het niet gaat om, ik bedoel, nu is het heel erg in, in hokjes verdeeld, dat maakt het complex, eh, waar het uiteindelijk om gaat, is van ja, ehm, je wilt gewoon dat, dat mensen in Zeeland, dat die in hun mobiliteitsbehoefte kunnen voorzien. En of dat nou op de fiets is of met de Wmo-taxi of met, eh, de bus of met de trein, ik bedoel, ehm, het gaat om het kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van inwoners en, uhm, dan moet je niet zo in hokjes denken. Uh, alleen zo is het nu wel geregeld en, en ik sluit niet uit dat er nog wel eens een keer, qua wet- en regelgeving, dat de zaak op de schop gaat. Uhm, maar dat is wel een ingrijpend traject.

A: En is dat dan dat meer vraaggericht vervoer aanbieden, zeg maar, he, meer naar de vraag kijken en daarop je aanbod baseren, of?

F: Ja, kijk, uhm, wat mijn inschatting is, is dat, weet je, ik heb recent, dat plaatje wat hier ook bij hoort, dat is misschien wel, weet je, er gaat in dit domein gaat er nu op jaarbasis even ruwweg, uh, 26 miljoen euro per jaar om.

A: Zo.

F: Uhm, de helft daarvan, en dat is dus alleen vervoer en dat is dan exclusief trein en exclusief Westerschelde ferry, uh, dus dit is bus, en doelgroepenvervoer. De helft van die 26 zit nu in de bus. En de andere helft zit in het doelgroepenvervoer. Uh, en die 26, weet je, dat is prijspeil 2014, ik bedoel, dat kan op dit moment best wel richting de 28 gaan. Het doet er even niet toe. Het gaat even om, uh.

A: De verhouding ja.

F: De verhouding, wat ik je net vertelde over het OV toekomstbeeld van, ja, de bus, het openbaar vervoer zoals we dat nu kennen, is vooral voor stedelijk gebied, en voor landelijk gebied moet je gaan denken in flexibel vraagafhankelijk. Dat doet vermoeden dat, uhm, wat wij nu nog hebben rijden aan bus, dat je op termijn een, een beweging gaat zien van vaste bus naar doelgroepenvervoer. En misschien ook wel als het gaat om flexibel vraagafhankelijk naar, ehm, deelautoconcepten. Vandaar ook dat mijn inschatting is dat wij op termijn ons daar ook meer en meer mee moeten gaan bezighouden. Want, weet je, als, als je, ik heb wel eens gezegd, recent heeft een trainee van de gemeente Borsele, heeft een onderzoekje hier aangeboden. Wat hij daarin signaleert, is het autobezit in Borsele is het hoogste van heel Zeeland, en misschien ook wel, en Zeeland is ook een van het hoogste van heel Nederland. Ik heb toen wel eens gezegd, wat je ziet in Zeeland, is, auto’s staan stil langs de weg en bussen, die rijden leeg. Weet je, ehm, ik ben recent verhuisd. Ik heb in mijn vorige woning gezien, daarachter was zo een pleintje, daar kon iedereen zijn auto neerzetten, in een tijdsbestek van 20 jaar heb ik gezien hoe dat pleintje dichtslibt, hoe de straten dichtslibben, want, eh, meer en meer kwam er een tweede auto per huishouden en op het moment dat zoon of dochterlief 18 is, heeft die ook gewoon auto, dus dan staat er een derde auto per huishouden. Dat is echt niet uitzonderlijk, dat is meer en meer, he, dus dat pleintje, die straat, die slibben dicht, vandaar dat ik, dat ik zeg van, ja, wat je ziet in Zeeland is, uhm, autobezit is hoog, maar auto’s die staan stil en de bussen, ja, die rijden leeg. Conclusie, de potentie aan mobiliteit, die is ruim aanwezig, alleen die wordt niet goed benut.

A: Dus zou dat dan slimmer ingezet moeten worden dan, of?

F: Nou ja, kijk, als je het hebt over deelauto’s, ehm, je kunt, carpoolen hoort daar natuurlijk ook bij. Je kunt natuurlijk zeggen van, ja, waarom rijd jij alleen met die auto, neem iemand mee. Maar als jij al een tweede auto voor de deur hebt staan, uh, ik bedoel, zou iemand anders, als jij hem niet nodig hebt, zou iemand anders dan die auto mogen gebruiken. Als je in dat soort concepten, dan heb je punt 1: per saldo minder auto’s nodig, maar je bereikt ook, dat die auto’s niet stilstaan langs de weg, maar dat die worden gebruikt. En als we dat gerealiseerd kunnen krijgen, dan ga je zien dat de samenleving wordt zelfvoorzienend en dan heb je dus ook minder bus nodig.

A: Ja, want je ziet bijvoorbeeld ook, he, bij het Gors, dat is dan een instelling met heel veel van die busjes, maar als je ze vaak ziet rijden, dan zit er 1 iemand in, terwijl het 8-persoonsbusjes zijn, als je daar andere mensen mee zou kunnen nemen natuurlijk, he, dat is natuurlijk wel, dat is wel. Maar wat u zegt vind ik ook wel interessant, want wat je in publicaties juist heel veel leest, is dat doelgroepenvervoer juist moet afnemen door beter toegankelijk openbaar vervoer, maar dat geldt dan met name voor stedelijk gebied?

F: Ja, weet je, dat is ook een zo een heel boeiend.

A: Ja, dat lees je zo veel.

F: Ja, dat is ook een heel boeiend vraagstuk. Uh, ik vind zelf dat je daarbij inderdaad ook onderscheid moet maken tussen landelijk en stedelijk gebied. Uhm, mijn beeld is, en ik doe dat even, want een collega van mij is vooral bezig met toegankelijkheid, uhm, weet je, wij hadden natuurlijk gewoon openbaar vervoer. En een halte was gewoon, ja, een paar stoeptegels en een haltepaal, dat was een halte. En vervolgens is er een, een ontwikkeling geweest dat openbaar vervoer moest toegankelijk worden. Uh, dat betekent dat die bus, die moet toegankelijk worden, maar dat betekent ook dat de haltes toegankelijk moeten worden. En wat is toegankelijk, ik meen dat toegankelijk is dat het verschil tussen de halte en de bus mag, geloof ik, maximaal 5 centimeter zijn. Ik doe het even uit mijn hoofd. Uhm, dus ja, dan moet je je haltes, moet je gaan ophogen. Maar een opgehoogte halte is nog niet alles, want een rolstoel, die moet natuurlijk op de halte komen, maar die moet ook zich op die halte kunnen verplaatsen. Dus dat betekent dat die halte moet niet alleen hoog, maar die moet ook breed zijn, betekent ook dat je elkaar moet kunnen passeren. Dus, eh, weet je, al dat soort dingen, uhm, wil je haltes toegankelijk maken, kijk een bus toegankelijk maken, met een nieuwe aanbesteding kun je gewoon zeggen van, joh, jouw bussen moeten toegankelijk zijn, ehm, dat is nog relatief makkelijk. Ehm, maar voordat je alle haltes toegankelijk hebt, dan moet je dus ook in het buitengebied, waar misschien maar 1 of 2 mensen per dag in of uitstappen, moet je zo een halte. Weet je, uhm, ja, mijn persoonlijke mening is dat dat in Zeeland, landelijk gebied in buitengebied, dat dat eigenlijk niet reëel is. Kijk, het kan natuurlijk wel, alleen het kost klauwen met geld. En, uhm, ja, dat heeft niet het rendement wat het moet hebben. En, uhm, wat je vervolgens wel ziet is dat, uhm, er is jaren terug in Zeeuws-Vlaanderen, hebben ze, 65-plussers hebben ze gratis rijden aangeboden met de bus in de daluren en in het weekend. De achterliggende gedachte daarbij was van, nou, als we nou die Wmo-ers op die manier kunnen stimuleren om met het openbaar vervoer te gaan, dan bespaart dat ons op het Wmo-budget. Zij hebben natuurlijk dat gratis ov, hebben ze natuurlijk afgekocht. He, dus de vervoerder kreeg daar gewoon een bepaald bedrag voor. Per saldo was dat voor gemeenten interessant, want wat zagen ze, er zijn inderdaad Wmo-ers die denken van, hey, ik kan gratis met die bus, en die dan dus ineens wel de afstand van de deur naar de halte kunnen overbruggen. Want ons Zeeuwen bin zuunig. Dus, ehm, waar ze op het ene moment tegen de meneer of mevrouw van de gemeenten van, ja, ik moet een Wmo-indicatie hebben, want ik kan niet met het openbaar vervoer, op het moment dat de gemeente zegt van, je mag in de daluren mag je vrij reizen, dan weten ze ineens wel bij de halte aan te komen.

A: Ja, want bijvoorbeeld die servicebus is daar dan ook een voorbeeld van, he, dat, van beter toegankelijk openbaar vervoer, of?

F: Servicebus is in de tijd, dat is nog voor mijn tijd geweest, maar dat is een proef geweest om inderdaad ook te kijken van, kun je nou, ehm, door die bus wat dichter en wat meer langs verzorgingshuizen en zo te laten rijden, uhm, kun je dan mensen uit het Wmo krijgen en in de bus. En die pilot in Middelburg, ik meen te weten dat die voor de gemeente, ehm, financieel niet helemaal het gewenste rendement heeft opgeleverd. Uiteindelijk is het wel zo dat die servicebus, wij hebben met de nieuwe aanbesteding, hebben wij gezegd, openbaar vervoer is eigenlijk vooral vervoer tussen kernen, openbaar vervoer is dus eigenlijk niet bedoeld voor binnen de kern, ehm, wil je binnen, in veel gevallen rijdt er natuurlijk wel een bus binnen de kern, want als die van Middelburg naar Goes moet rijden, ja, voordat je Middelburg. Laat ik een ander voorbeeld, uhm, wil je van het busstation in Terneuzen naar, eh, naar Hulst, ja, dan gaat die bus, die gaat gewoon door de kern van Terneuzen en die stopt daar dus ook op verschillende plekken. Daarmee is het geen stadsdienst, het is een doorgaande lijn van Terneuzen naar Hulst, en ja, die rijdt door de kern. Uhm, dat heb je in Middelburg ook, in Middelburg heb je ook buslijnen die door de kern rijden. Uhm, maar, je hebt in Middelburg en in Goes en in Terneuzen heb je eigenlijk geen, geen buslijn die, uh, gewoon een rondje door de kern rijdt. Nu hebben we gezegd, wil je dat soort dingen doen, dan moet je eigenlijk denken aan servicebus-achtige concepten, die hebben we ook in de concessie meegenomen als optie. En als een gemeente daar gebruik van wil maken, dan is het eigenlijk aan de gemeente om die te financieren. En dan kunnen ze bij Connexxion, kunnen ze aankloppen van, hey, in jouw concessie zit een optie, wij willen daar graag gebruik van maken, dus lever maar een servicebus.

A: Ja, ik heb dat rapport, dat Sociale Staat van Zeeland, heb ik gelezen, en daarin stond dan, het heeft tot aanwijzingen geleid dat het Wmo-gebruik is afgenomen, en ik dacht ook, ja, aanwijzingen geleid, volgens mij kan je zoiets gewoon meten toch, of?

F: Ja, nee, dat zal ook wel, de grote vraag is en blijft voor een gemeente, of, kijk, als het Wmo-vervoer daalt, dan kun je uitrekenen hoe groot jouw besparing is, en de vraag is of die besparing zo groot is dat je daarmee die servicebus kunt bekostigen. En als dat niet is, weet je, dan moet toch weer geld bij.

A: En het is niet zo dat het tot zulke positieve ervaringen heeft geleid dat andere gemeentes er ook zijn ingestapt zeg maar?

F: Nou, ik denk in die zin dat, dat het ook een beetje afhankelijk is van hoe de situatie is per gemeente. Uh, wat ik je net zei, ik denk dat Terneuzen relatief veel doorgaande bussen heeft. En dat dus die bus al heel veel van die vraag afhangt, in Middelburg is dat denk ik minder. Uhm, dat zal ook te maken hebben met, dat kan ook te maken hebben met de geografie, het kanaal en de doorgaande wegen. Ehm, dat kan dus ook betekenen dat er in Middelburg misschien, ook vanuit die pilot, ehm, ik bedoel, mensen raken heel snel gewend aan iets, en om hem dan weer weg te halen, dan komt het volk ook weer in opstand. Dus, ehm, ja, Middelburg is in ieder geval vanuit die pilot, is die servicebus blijven bestaan. Maar in de andere gemeenten is dat voorbeeld niet, uh, gevolgd.

A: Nee, precies. En dan, ja, we hebben het net al genoemd hoor, de buurtbus, he, dat is dan een concept en dat is dan echt dat interlokale he, dat tussen kernen, zeg maar?

F: Buurtbus rijdt ook tussen kernen.

A: En dat wordt dan helemaal gedaan door vrijwilligers?

F: Ja.

A: Is dat dan een soort vereniging die ze dan opzetten of?

F: Ja.

A: Zoiets had ik gelezen, hoe werk dat precies, want dat vroeg ik mij af, want op zich is dat wel een interessant concept, he, ook al ga je niet voor een buurtbus, een soort vereniging opzet waarin dan die vrijwilligers, zeg maar, verenigd zijn.

F: Ja, kijk wij, uhm, wij hebben van oudsher, hadden wij in Zeeland 3 buurtbuslijnen. Ja, die zijn om een bepaalde reden ontstaan, dat is allemaal nog van voor mijn tijd. Dat is verder ook niet zo heel interessant.

A: Het is al best wel een oud concept he.

F: Jawel, want ik meen dat de oudste buurtbus, ik geloof dat die al 40 jaar rijdt.

A: Ja, klopt, zoiets had ik ook.

F: Ik meen dat de buurtbus Waarde is. En, ehm, ja, dat heeft een bepaalde ontstaansgeschiedenis, die heb ik even niet paraat, is ook niet boeiend. Uh, er zijn 2 dingen die ik daarover kan melden. Uhm, en ook dat is voor een deel nog voor mijn tijd geweest. Bij de verlenging van de vorige concessie, in het verleden hadden wij 3 concessies, 3 busconcessies in Zeeland, op een gegeven moment is gezegd, die hadden een looptijd van ik meen 6 jaar. Op een gegeven moment is gezegd we gaan die verlengen met 2 jaar, dat was een optie die, dat kon toen. En bij de bespreking over het verlengen heeft de toenmalige concessiehouder, hebben de toenmalige concessiehouders, uhm, ja, is afgesproken dat er op bepaalde lijnen, wat minder rendabele lijnen, uh, ruimte werd geboden voor buurtbusconcepten. En, uh, de toenmalige busvervoerders hebben toen gestimuleerd dat er op een aantal trajecten dus extra buurtbussen zouden gaan rijden. Dat betekent dat de vervoerders toen, die zijn vrijwilligers gaan werven en, eh, er zijn buurtbusverenigingen opgericht. De vervoerder heeft vervolgens een relatief goedkoop buurtbus beschikbaar gesteld. Weet je, voor die vervoerder was het natuurlijk gewoon een stuk goedkoper dan met die grote bus, uh, en de vast betaalde chauffeur te rijden. Dat is de eerste ontwikkeling geweest, eh, waardoor het aantal buurtbussen is uitgebreid. Uh, de tweede ontwikkeling, en die twee die sluiten denk ik wel een beetje bij elkaar aan, is ook dat in de aanloop naar de nieuwe busconcessie wel is voorzien van, hey, er komt minder bus terug. Dus daar waar te voorzien is dat die vaste bus vervalt, uh, gaan wij inzetten op, ja, het van de grond krijgen van buurtbusprojecten.

A: Ja, dus echt aanvullend openbaar vervoer waar?

F: En wij hebben nu uit mijn hoofd, ik meen 16 of 18 buurtbussen rijden.

A: Zo, maar dat is aanzienlijk meer dan.

F: Ja, een buurtbus betekent dus, je hebt een vereniging nodig met vrijwilligers.

A: Ja en hoeveel vrijwilligers zijn dat nou, want ik las iets over 50, ik weet niet of dat helemaal klopt maar.

F: Nou, we hebben eigenlijk als stijlregel dat je per buurtbus eigenlijk 20 vrijwilligers nodig hebt. Uh, ga er even van uit dat jij, jij meldt je aan als vrijwilliger voor een buurtbus. Buurtbus die rijdt doorgaans gewoon 5 dagen per week, overdag. Weet je, jij bent misschien best wel bereid om eens een keer met een bus te rijden, maar het moet wel leuk blijven. Dus wil het hanteerbaar blijven, zeggen we van nou, eens in de 2 weken een halve dag, dus dan heb je 10 per week, heb je 20 per 2 weken, uhm, dat is even een uitgangspunt, vandaar dat we zeggen, eigenlijk moet je 20 vrijwilligers per lijn. Maar, uh, je hebt verenigingen die meerdere lijnen rijden. Buurtbusvereniging Zuid-Beveland is zo eentje. Ik meen dat die, even uit mijn hoofd, uh, 7 buurtbuslijnen rijdt. En uhm, weet je, dan geldt niet dat je, dat je er 7 keer 20 is 140 vrijwilligers nodig hebt. Uh, want, weet je, tussen die vrijwilligers zijn er best die wat vaker willen rijden, en zeker als het verschillende routes zijn. En, ehm, dus die 20, dat is een beetje een uitgangspunt als een nieuwe vereniging wil oprichten, als een bestaande vereniging een nieuwe lijn wil gaan rijden, weet je, dan is ook even de vraag van, is die inschatting dat je dat met bestaande vrijwilligers kunt doen, zo ja, dan gaan ze het doen en zo nee, dan gaan ze het niet doen, uhm, dan gaan ze gewoon eerst extra vrijwilligers werven.

A: Uhum, maar ik kan me voorstellen he, als je bijvoorbeeld 50 vrijwilligers hebt, dan is als iemand uitstapt, is dat makkelijk op te vangen, alleen dat is natuurlijk altijd wel lastig met vrijwilligers, die continuïteit, op het moment dat je 5 vrijwilligers hebt, ik weet niet hoe dat bij de buurtbus is geregeld, is er dan een contract opgesteld of is dat wel op vrijwillige basis echt, zeg maar?

F: Uhm, nou ja, weet je, volgens mij is dat op vrijwillige basis. Uhm, mijn beeld is dat die vrijwilligers, die zijn heel betrokken. Dus ze hebben wel hart voor de zaak. En, uhm, wij merken ook wel eens dat als wij of als Connexxion suggesties doet van zus of zo, weet je, dan zijn die vrijwilligers niet altijd bereid om daarin mee te gaan. Uh, in die zin hebben ze ook wel een bepaalde macht, want, weet je, hun macht is natuurlijk van, hoor eens, ik heb er geen zin meer in, ik stop ermee. En ik bedoel, dan heb jij geen buurtbus meer. En, uhm, dat spel wordt ook wel gespeeld. En, uhm, tot nu toe lukt het altijd wel om, ja, elkaar daarin te vinden.

A: En hoe worden die vrijwilligers dan geworven, is dat dan gewoon via een advertentie of iets dergelijks of?

F: Uh, ja.

A: Gewoon in de krant?

F: Vaak zijn gemeenten, die zijn daar ook actief in, want die hebben er natuurlijk ook wel een belang bij, bij mobiliteit binnen de gemeente. En een vereniging heeft daar een rol bij, doen dat ook. Dus, ehm, het kan inderdaad gebeuren dat je een advertentie aantreft in de krant van, vrijwilligers gezocht.

A: Uhm, wij hebben volgens mij echt al heel veel beantwoord, he, de eerste 5 topics, sowieso heel fijn even dit schema inderdaad.

F: Die mag je meenemen.

A: Ja, dat is ideaal. Ja, laatste topic, die wou ik graag nog wel even behandelen. He, ik doe dan onderzoek naar een gezamenlijke vervoervoorziening door organisaties, dus dat is meer richting, ja, een beetje, het autonoom opstarten van zo een vervoervoorziening. Uh, de vraag, de eerste vraag die daarover gaat is: **In hoeverre heeft u ervaring met organisaties die gezamenlijk vervoervoorzieningen hebben opgezet?** Kan ook helemaal niet zo zijn, maar.

F: Nou, niet of nauwelijks.

A: Nee, u bent daar niet bij betrokken geweest, echt organisaties, zo een soortgelijk iets.

F: Nee, weet je, je moet weten, dat is wel belangrijk, dit (), dat is openbaar, dat betekent, uh, voor iedereen toegankelijk, he, dus toegankelijk niet in de zin van waar we het net over hadden, maar iedereen mag er gebruik van maken, uh, toegankelijk, en volgens dienstregeling. Als hier sprake van is, dan heeft de busvervoerder, uh, op basis van de concessie die die heeft, eigenlijk het eerste recht. Uh, ik bedoel, dat, weet je, wij hebben aan Connexxion gevraagd van, uh, wil jij rijden. Connexxion heeft gezegd van, ik wil rijden. En Connexxion heeft daarmee dus het eerste recht om, uhm, openbaar vervoer op de weg, om daar vorm en inhoud aan te geven. Dus dat betekent dat iemand anders die denkt van, hey, ik ga eens met een busje rijden, ja, die moet eigenlijk aan Connexxion vragen van, vind je dat goed. En, uhm, Connexxion mag dat weigeren als dat concurrerend is ten opzichte van busvervoer wat Connexxion aanbiedt. Uh, ik kan het ook anders zeggen, Connexxion moet meewerken als het niet-concurrerend is. Uhm, waar jij het nu over gaat hebben, dat wordt ook wel, dat is dus niet openbaar, dat wordt ook wel genoemd, besloten. Dat betekent dat dus niet iedereen, dat betekent dat je, ja, je moet lid zijn van, en dan mag je gebruik maken, maar als ik dus met zo een, weet je, er is hier in Middelburg, weet ik, een school, dat is een identiteitgebonden school, uhm, met leerlingen van heel Walcheren, die verzorgt gewoon eigen leerlingenvervoer. Dat is een stichting, uh, ik meen Lentekind, dat is een instelling voor uhm kinderen met een beperking of iets dergelijks, weet je, ben je lid van die school, of heb je een kind bij die instelling, dan mag je dus instappen, wordt je opgehaald, maar woon je, ben je buurjongen, en denkt van, hey, ik wil ook met die bus, dan mag je dus niet mee. He, dus, dat zijn besloten vormen van vervoer, daar mag je alleen gebruik van maken als je lid bent, meestal moet je daar ook wel wat voor betalen, dan mag je mee, ben je geen lid, dan mag je dus niet mee.

A: Nee, ik kan het wel schetsen.

F: Ik heb met dat besloten vervoer, ik weet dat het bestaat, maar, uh, wij hebben daar, of ik heb daar zelf persoonlijk, uhm, eigenlijk geen en beroepsmatig, heb ik er eigenlijk ook niet mee te maken.

A: Nee, want ik vraag mij even af, he, want ik het natuurlijk al een aantal interviews gehad met een aantal organisaties en het beeld dat zij nu hebben is van, het gaat ons niet alleen zozeer om de mensen die bij ons zelf in de instelling zitten, maar ook de mensen in de wijk, omdat zeg maar, je hebt die verschuiving van intramuraal naar extramuraal, dat steeds meer mensen thuis blijven wonen, dus dan zeggen van, he, op die doelgroep willen wij ons richten, maar aan de andere kant, als iemand in wil stappen, willen wij niemand weren, dus dan ga je echt richting openbaar vervoer natuurlijk he?

F: Ja, ja, weet je, als, als het gaat in de richting van, ja, iedereen mag instappen, uh, dan gaat het inderdaad in de richting van openbaar vervoer. Dat eerste, als je zegt van, even kijken hoor, intra naar extramuraal he, zo lang het mensen in de wijk zijn, kun je nog zeggen dat, die behoort nog steeds tot jouw doelgroep, die zijn nog steeds lid van, dus, dan blijft het nog steeds besloten. Maar is het nou de buurman van die meneer of mevrouw die, eh, bij een extramurale woonzorgvoorziening, ja, of hoe moet ik het zeggen, eh woont, wil die ook mee, ja, dan wordt het openbaar. Uh, dan is natuurlijk nog steeds de vraag van, is het volgens dienstregeling.

A: Ja, daar zitten ze dus aan te denken, een combinatie van, op sommige tijdstippen bijvoorbeeld volgens een vaste dienstregeling, dat gaat dan voornamelijk over ’s ochtends, eind van de middag, de rest op afroep.

F: Weet je, als het dienstregelinggebonden is, dan ga je tegen problemen aanlopen, omdat je dan dus met de concessiehouder te maken krijgt, die kan zeggen van, hey, ik heb het eerste recht.

A: Ja, ik weet dat er in Goes-Zuid wel een buslijn loopt en die rijdt wel op gebieden waar deze ook ingezet, dus ik weet niet in hoeverre dat concurrerend is, maar.

F: Maar is dat een buslijn van Connexxion?

A: Ja, volgens mij wel.

F: Dat zal dan of een buurtbus moeten zijn of de bus naar het ziekenhuis.

A: Ja, dat zal heel goed kunnen.

F: Ik heb even, mijn collega heeft alle nummers in zijn hoofd, ik niet.

A: Ten minste, ik vroeg mij dat eerst af, zeg maar, want ik zag nooit echt een buslijn lopen, alleen er blijkt dus wel een te zijn.

F: Er is in Goes lang discussie geweest over, eh, het ziekenhuis, eh, ADRZ, en ook die andere instelling, wat is het, Emergis en je hebt er nog een, eh, die zitten natuurlijk een beetje decentraal, ehm, je kunt wel met bus en trein bij het station komen, maar er is niet altijd een goeie busverbinding van het station naar het ADRZ, de praktijk heeft ook geleerd dat die vervoervraag eigenlijk ook laag is, dat is ook reden voor Connexxion om dat niet te bieden, er is wel discussie over geweest, maar uiteindelijk hebben we dus gezegd van, oke, er is nu een oplossing voor gevonden, ehm, maar dat is dus een oplossing die Connexxion als busvervoerder, als concessiehouder aanbiedt.

A: Oke, ja, want mijn moeder werkt bij Emergis. Die vertelde dat ook van, mensen die met weekendverlof gaan, bijvoorbeeld, en dat was eerst altijd voor 6 uur, zodat ze nog met vervoer konden, nu mag dat niet meer, om 8 uur, ja, dan staan ze daar en als ze geen vervoer hebben, niet kunnen carpoolen, dan.

F: Ja, maar dat is, daar wordt in voorzien en het kan ook zijn dat er in wordt voorzien met behulp van de haltetaxi.

A: Oke, ja.

F: Die wij dan dus betalen. Dus, eh, even kort en goed, los van hoe het precies is geregeld, hoe het precies is ingevuld, het is wel in overleg tussen Connexxion als concessiehouder, provincie als Concessieverlener en de instellingen, is het geregeld. En, ehm, dus dat is wel binnen de ov-concessie afgestemd.

A: Nou, ik moet zeggen, duidelijk. Ja, laatste twee vragen, dat ging dan over succesfactoren en valkuilen bij het opzetten van zo een vervoervoorziening, ja, is dan lastig inschatten denk ik, ik denk voornamelijk wat er naar voren komt, is goed kijken of het ook kan, he, dat.

F: Nou ja, kijk, ja, de belangrijkste, weet je, ik zeg altijd als je er een besloten voorziening van maakt, eh, dan kun je veel, want dan kan Connexxion zeggen van hey, jij rijdt, maar als het maar bepaalde mensen zijn, als het een besloten vorm van vervoer is, kan Connexxion je niks maken. He, dus, ja, je kunt ook zeggen, wat is nou de succesfactor, eh, maak er een besloten vorm van vervoer van, dan kunnen ze je niks maken. Op het moment dat, ja, het openbaar gaat worden, ja, dan trap je in een valkuil, want dan kan Connexxion dus zeggen van hey, het is openbaar en ik heb daar het eerste recht en jij mag dat niet doen. En, ja, dat vind ik, zo is het geregeld, je kunt er van alles van vinden, ehm, ja, alleen zo is even de wet- en regelgeving.

A: Ja, je moet toch leven langs de regels, he, dat is.

F: Ik zou, weet je, dat recht hebben wij ook aan Connexxion gegeven, dus, eh, in die zin zeg ik ook, nu het is zoals het is, Connexxion staat al in haar recht, en ehm.

A: Nee, duidelijk.

F: Mag ik zo vrij zijn, is al, heb je trouwens nog zin in koffie?

A: Ja, lekker, ja hoor. Dan zal ik deze even uitzetten.

Transcript interview Gemeente Goes, op 19-04-2018 om 10:00.

Duur interview: 00:30:49

Aron Kruider: A

Respondent: J

A: Uhm, zou u u eerst even kunnen voorstellen, voor mijn transcript?

J: Ik ben Joep Stortelder en ik ben verkeerskundige bij de gemeente Goes. We zijn in totaal met 3 man, we doen samen het verkeer. Maar goed, we hebben een beetje een takenverdeling, eh, onderling afgesproken, zo is dat een beetje gegroeid, waarbij ik het openbaar vervoer doe. Dus eh, je zit in ieder geval met de juiste man aan tafel.

A: Ja, dat is fijn. Ja, dat is eigenlijk de volgende vraag he, **Voor welk deel van het vervoer in Goes is de gemeente Goes verantwoordelijk?**

J: Nou, als het echt gaat om de verantwoordelijkheid hebben we eigenlijk alleen maar de bushaltes als verantwoordelijkheid. En, die verantwoordelijkheid, ja, die neemt wel wat toe, is ook toegenomen de afgelopen 15 jaar. Het was eerst van, nou, we moeten even een haltepaal zetten, nou ja, dat werd dan ook nog eens een keer door Connexxion gedaan. En in de praktijk moeten we nu ook de bushaltes toegankelijk maken. Dus dat wil zeggen dat, ja, bushaltes worden opgehoogd en dat er ook meer ruimte is voor minder validen. Het is al een win-win-situatie, want als het goed toegankelijk is, dan hebben mensen met een kinderwagen of, ja, iemand die wat slechter te been is daar voordeel van. Ja, en daar zit ook met name de winst en niet zozeer op, ja, de mensen die zwaar-gehandicapt zijn, ja, die zullen niet die stap maken om met de bus te gaan, maar de mensen met, als je met de kinderwagen en 3 kinderen aan je hand loopt, dan is het toch wel fijn dat die kinderen gewoon even zelf die bus in kunnen. Dus het is eigenlijk meer een breed maatschappelijk voordeel om het toegankelijk te maken.

A: Ja, dat is eigenlijk deze vraag he, **Hoe kijkt u aan tegen de landelijke ontwikkeling beter toegankelijk openbaar vervoer?** Omdat je dat, he, het is een landelijke tendens, dat de gemeentes inderdaad ophoging doen van die verschillende haltes, alleen dat bussen ook toegankelijker worden, hoe kijkt u daar tegen aan, tegen die landelijke ontwikkeling?

J: Nou, in de basis positief. Het is alleen de vraag, eh, ja, de eigenlijke doelstelling, he, was van, nou ja, mensen met een functiebeperking kunnen heel makkelijk dan ook vrij met de bus reizen, ja, maar die stap, die zie je dus eigenlijk niet terug. En ook de kostenbesparing in bijvoorbeeld Wmo-vervoer, ja, dat, dat zal er misschien ook wel zijn, maar niet echt dat je daar een harde vinger achter kan krijgen, dat je daar echt substantiële besparingen in krijgt.

A: Nee, dat niet?

J: Dus als het daar om gaat, nou ja, is het misschien een mislukt project. Maar als je kijkt naar van, ja, wat is gewoon het algemeen maatschappelijke nut, nou ja, dan is het best positief natuurlijk.

A: Ja, want dat is eigenlijk het doel, he, dat door beter toegankelijk openbaar vervoer, dat die mensen die enigszins een mobiele beperking hebben gebruik gaan maken van openbaar vervoer, waardoor de kosten van Wmo-vervoer weer afnemen.

J: Ja, ja.

A: Maar dat zien jullie nog niet echt terug?

J: Nee, niet, niet meetbaar, maar dat geldt ook voor alle andere wegbeheerders. Het is overigens ook niet heel vrijblijvend, he, het is gewoon een verplichting om het toegankelijk te maken, we hebben alleen de tijd gekregen om dat te doen. En ehm, maar goed, omdat er heel veel geld mee gemoeid is, ja, wordt dat dan gefaseerd gedaan, er zijn tussentijds ook wel weer richtlijnen wat aangepast, en eh, het is zelfs zo dat, ja, er kan een moment ontstaan dat, ja, als je iets niet toegankelijk hebt gemaakt, dat iemand met een functiebeperking gewoon naar de rechter kan gaan, van ja, ik wil van daar naar daar en het kan niet, dat kan betekenen dat je een claim indient, maar het kan ook betekenen dat iemand een taxi neemt en die rekening gewoon bij de gemeente Goes neerlegt. Dus, heel vrijblijvend is het ook allemaal niet. Tegelijkertijd zijn we door de provincie en rijksoverheid ook wel geholpen en gesteund om dit aan te pakken, maar het merendeel van de kosten komen wel voor onze.

A: Ja, precies, en als we over dat Wmo-vervoer hebben, he, welke rol kent de gemeente Goes daar precies in dan?

J: Ja, wij hebben dat, dat ligt bij de afdeling Samenleving, uh, waarbij, uh, er gewoon gezamenlijk dat vervoer wordt ingekocht. En vanuit de provincie wordt dat, ja, er is weer een regionale afstemming daarover. Ja, hoe dat precies zit.

A: Nee, maar het gaat voornamelijk over aanbesteding zeg maar?

J: Ja. Ja, kijk, als je daar nog wat meer van wil weten, dan zou je ook nog met John Duinkerke, want ze hebben toen in het.

A: Ja, volgens mij is er zo een regionaal iets, SWVO of zo, die dat regelt.

J: Ja, ja, en we hebben toen eens een keer vanuit, uh, het beleids, het openbaar vervoer-beleid wat een jaar of 3 geleden vernieuwd is, ja, hebben we wel samen met John opgetrokken om te kijken van, ja, zitten daar nog winsten in, ook de provincie heeft daar ook naar gezocht, kwam uiteindelijk niet tot, kwam tot de conclusie dat het niet kan, maar, ja, daar is toen wel naar gekeken.

A: Uhum, ja, duidelijk.

J: Dus als je precies dat Wmo-verhaal de vinger achter wil krijgen, wat misschien deels wel interessant is.

A: Ja, dan zou ik nog met die andere contact op kunnen nemen, ja. Ja, goed, uhm, ja, we hebben gezegd he, openbaar vervoer, Wmo-vervoer, daar is dan de gemeente Goes, die kent daar een directe relatie tot, uh, **Hoe heeft de gemeente Goes dat deel van het vervoer geregeld?** Globaal gezien. Ja, dat is misschien een lastige vraag.

J: Ja, volgens mij zitten ze gewoon in de schelderegio, dat is een samenwerkingsverband. Maar goed, dat betekent wel dat je gewoon per rit een bedrag, ja Oosterschelderegio is het, ja, een bedrag terugbetaalt. He, dus je hebt er echt wel belang bij om te zeggen van, laten we wat meer mensen in die reguliere bus doen. En als we dan kijken naar de rol, we hebben anders ook een soort, ja, meerdere buurtbussen in Goes. Sterker nog, de buurtbusvereniging, eh, De Bevelanden, dat is gewoon de grootste buurtbusvereniging van Nederland ondertussen, dus dat is ook een vrij professionele organisatie, uh, met iets van 100 vrijwilligers of zo, dus dat is echt substantieel. En, goed, daar hebben wijzelf ons ook wel hard voor gemaakt om dat, ja, als alternatief te hebben voor de zogenaamde haltetaxi. Eh, want, ja, in die bezuinigingen en dat nieuwe beleid van 3, 4 jaar geleden, toen is er gekeken van, ja, laten we alle niet-rendabele lijnen maar gewoon schappen, en, eh, op zich ook terecht, want op een gegeven moment heb je een buslijn heen en weer rijden, als je kijkt wat erin zit, dan kun je dus beter een taxi bellen. Nou, vervolgens was de provincie aan de ene kant ook wel een beetje bang van, nou ja, dat het niet een heel groot succes was als wij allemaal haltetaxi’s laten rijden. Dus hebben we dat hele haltetaxiprincipe een beetje uitgekleed, totdat je uiteindelijk iets hebt waarvan je denkt, ja, nu kleed je het zo uit dat het ook niet meer gebruikt gaat worden. Maar goed, daardoor was er aan de andere kant wel de ruimte om buurtbuslijnen te ontwikkelen.

A: Dat is toen echt als oplossing gezien, zeg maar?

J: Ja.

A: En de ervaringen daarmee zijn?

J: Nou, die zijn, op zich, zeer positief. We hebben richting Wilhelminadorp, nou, die lijn wordt gewoon druk gebruikt. En we hebben ook toestemming gekregen om richting Kattendijke een buurtbus te maken en die met name door Goes-Oost en Kloetinge nog rijdt. Ja, dat is wel een hele discussie geweest, eh, waarbij de provincie vond van, ja, maar eigenlijk moet je gewoon als gemeente een servicebus inkopen. Ja, goed en daar verschillen wij wel van mening met de provincie, want wij zeggen van, ja, leuk een aardig, maar goed, wij hebben als gemeente helemaal geen rol om openbaar vervoer te organiseren en, kijk, nu ondersteunen wij die buurtbus met kleine dingetjes, eh, we geven ook een kleine bijdrage, dat soort dingen, eh, maar dat is niet in de orde van de 2 ton die we per jaar moeten aftikken om zo een buslijn te laten rijden. En, ja, waar we ook geen geld krijgen om dat te doen.

A: Uhum, want bij de servicebus wordt van jullie verwacht dat jullie een bepaald bedrag inleggen dan?

J: Ja, ja, gewoon een jaarlijks terugkomend bedrag om dat in te kopen. En dan wil Connexxion wel rijden, maar ja.

A: Terwijl jullie eigenlijk zeggen van, dat is een taak van de provincie.

J: Een taak van de provincie en de discussie ging destijds over de mate van dekking. Kijk, de ligging van Goes is zodanig dat, vergeleken met bijvoorbeeld Middelburg die vanuit allerlei kernen nog wel redelijk wat buslijnen de stad in had, een soort van inprikkers, en daardoor is eigenlijk de hele stad Middelburg nog wel redelijk gedekt. Ze hebben ook nog een buslijn.

A: Ja, want in Middelburg rijdt er wel een volgens mij he.

J: Ja, ja, richting, dat is nog weer een ander verhaal. Maar goed, gewoon de reguliere buslijnen, doen een redelijke dekking. En dat geldt ook voor Vlissingen, want er rijdt tussen Vlissingen en Middelburg ook nog een bus. Eh, maar als nou kijkt naar Goes, dan valt dat heel erg tegen, gezien de ligging. En, ja, die kleine dorpen, die hebben allemaal geen zware buslijn. Dus in dat opzicht vonden wij dat we wel bovengemiddeld geraakt waren, omdat er gewoon een aantal haltes waren die dus, nou ja, bijna 2 kilometer van het dichtstbijzijnde, dat ten minste een woning die 2 kilometer van het station ligt.

A: Nee, dat is niet te doen. Nee, ja, ik merkt dat ook wel hoor, bijvoorbeeld, ik heb dan wat interviews gehad met een aantal organisaties natuurlijk, ik ben bijvoorbeeld ook met De Schakel, dat is een woonzorgcomplex voor oudere mensen, die zegt van, op het moment dat wij vervoer nodig hebben, dan zijn wij gewoon aangewezen op de regiotaxi, en de regiotaxi, dat is natuurlijk wel verbeterd, alleen dat is nog niet altijd even positief. Die zeggen juist het openbaar vervoer, sommige mensen zouden nog met het openbaar vervoer kunnen, maar dat is er gewoon niet meer. Bij LFB net zo, dat was dan een ervaringsdeskundige, die zei van, ja, al die lijnen zijn weg. Dat was haar beeld erbij en zij zei van, ja, wij willen juist zo normaal mogelijk, dat we gewoon met een bus meekunnen, maar ja, dat is er niet meer, ja, die verhalen hoor ik dan een beetje.

J: Ja, met die buurtbus is er wel weer een redelijke invulling aan gegeven, Kattendijke heeft weer een buslijn. Dan gaan we ook nog, binnenkort, campagne voeren om nog wat meer mensen de bus in te krijgen. Eh, richting het ziekenhuis rijdt nu weer een buurtbus, ook langs de Schakel, bij de Beukenstraat daar, dus dat is op zich ook wel redelijk gedekt. Nou, Wilhelminadorp is goed gedekt. Eh, maar goed, allemaal niet op zaterdag, want ja, op zaterdag, ja, die vrijwilliger, die wil ook wel eens een keer wat leuks doen.

A: Ja, nee, dat snap ik, ja. Want die buurtbus, dat is dan gewoon een kleinere bus he, dat is dan 8 plaatsen volgens mij?

J: Ja, 8 plaatsen. Maar je zou eens een keer kunnen kijken op, ja, goed, als je denkt, ik wil daar ook nog een interview mee.

A: Over die buurtbus?

J: Ja, even kijken, dat is.

J: […] Ja, feitelijk wel. Ja, dat heeft ook met de concurrentie natuurlijk te maken. Want we hebben ook wel eens een keer onderzoek gedaan van, ja, kunnen wij dan niet iets zelf regelen, bijvoorbeeld op een dinsdag en een zaterdag wanneer er markt is, en op woensdag dan even niet, maar juist op de momenten dat er wat meer vraag is, maar ja, dan loop je tegen allerlei dingen aan, ten eerste zegt Connexxion van, ja, jullie mogen niet in onze concessiegebied zo maar iets doen. Zij hebben gewoon een concessie voor het hele gebied, dus ja, niet dat. […] En ja, Connexxion die, die zegt van, ja, zo maar in de stad rijden, mag ook niet, en ook niet op concurrerende verbindingen,

A: Uhm, dan mobiliteit in Goes, is al deels naar voren gekomen natuurlijk, uh, mobiliteit heb ik dan wel even gedefinieerd, omdat het best wel een containerbegrip is, dus iedereen kan er een beetje zijn eigen definitie bij hanteren, uh, dat is de mate waarin iemand in staat is om vervoer naar zijn of haar gewenste bestemming te regelen, zo heb ik het gedefinieerd. Uh, **Wat is uw beeld bij de huidige mobiliteit in Goes?**

J: Of dat positief is, nou ja, ik denk op zich, nou goed, waar liggen nog kansen, dat kun je ook doen. Nou kijk, goed, voor de auto, kun je overal wel komen. Het gebeurt nog wel eens een keer dat wat vaststaat, maar, eh, maar ja, je kan er gewoon komen, dat is op zich geen beperking. Nou ja, voor de fiets, doen we het bovengemiddeld goed.

A: Ja, dat heb ik ook gelezen ja.

J: En, goed, daar moeten we gewoon in blijven investeren, maar eh, daar zitten we al op een behoorlijk niveau, ook gezien de hoeveelheid fietsers die we ook hebben, dat heeft ook met andere dingen te maken dan alleen onze infrastructuur, heeft ook te maken met een kleine stad, maar ja, dat helpt ook wel. Uh, ja, voor wat betreft openbaar vervoer, zit je, nou ja, zou het op sommige plaatsen echt wel beter kunnen. Maar ja, het openbaar vervoer is vaak ook een soort latente behoefte he van mensen, ja, je wil graag een bus hebben voor die 2 keer per jaar dat je de auto naar de garage moet brengen. En de rest van het jaar wordt het niet gebruikt. En op het moment dat je nou een stad hebt van 300000 inwoners, dan heb je nog altijd nog wel 20 man die hun auto naar de garage moeten brengen, uh, heb je dat even niet, ja, dan rijdt die bus de meeste tijd leeg. Dus dat maakt het, maakt het net even lastiger. Waar we wel in willen investeren, en dat, goed, dat moet eigenlijk dit jaar ergens, om te kijken naar voetgangerstoegankelijkheid. Want zeker ook voor die doelgroep, die oudere mensen, ja, die kunnen wel gewoon lopen met de rollator, maar goed, zijn overal onze trottoirs breed genoeg en met name naar kernbestemmingen, he, De Schakel en je kunt naar de bus toe, ook in de Beukenstraat, maar goed, ja, ik wil die route eens een keer, want dat is misschien 800 meter of zo, ja, wil ik eens een keer van kop tot staart door te lichten van, is dat nou wel toegankelijk, om te voorkomen dat je met de bus moet, die niet rijdt op zaterdag.

A: Dus eigenlijk een keer zelf lopen en kijken hoe dat gaat?

J: Feitelijk wel. Ja, je moet, kijk, je begint dan met, ik bedoel, wat zijn de belangrijke routes en wat is ons beleid, dus aan welke eisen zou het moeten voldoen, maar inderdaad, gewoon zelf die route een keer lopen is wel onderdeel daarvan.

A: Ja, ja, duidelijk.

J: Dus ik denk dat op dat aspect, zeker als het gaat om toegankelijkheid, dat we daar nog wel wat in kunnen winnen.

A: Ja, daar gaat de volgende vraag eigenlijk over he, **Als we 5 jaar verder de toekomst in gaan, hoe ziet u de mobiliteit in Goes voor zich?**

J: Ja, dan zie ik nog wel wat meer ruimte voor de fiets, maar ook zeker voor de voetgangen, dat we daar nog wel een winstpunt in kunnen maken. En als het gaat om openbaar vervoer, ja, misschien dat dit onderzoek van je nog eens een keer wat vernieuwing brengt, uh, maar ik heb het gevoel dat we, ja, met het openbaar vervoer, niet heel veel slagen meer gaan maken. Ik bedoel, wij moeten, grote bushalte moeten we nog toegankelijk maken, dus dat gaat gebeuren. Alle belangrijke haltes met relatief veel in- en uitstappers, die hebben we inmiddels toegankelijk gemaakt, dus daar zijn we klaar mee. Ja, dan blijft nu nog een beetje wat restwerk over. Misschien nog eens een keer een buurtbushalte ietsje verbeteren, maar dan houdt het wel op eigenlijk.

A: En hoe staat u tegenover het regiotaxi-concept? Dat het meer op afroep gebeurt, zeg maar, en niet meer zozeer via een vaste dienstregeling. Dat we meer die kant op gaan.

J: Ja, dat zou wel positief zijn, uh, wat ons advies destijds was en dat hebben wij nog steeds, dat je gewoon het aantal haltes van die regiotaxi misschien wat moet uitbreiden. En dat geldt bijvoorbeeld ook voor de dekking van Goes-Oost, daar rijdt al die buurtbus, maar dat je op zaterdag misschien die haltes ook kan gebruiken voor die haltetaxi. En misschien nog niet eens allemaal, maar misschien binnen een straal van, laten we zeggen, 500 meter of misschien een kilometer, dat je wel een haltetaxi hebt. Uh, want anders is het meer een soort van toeval, woon je toevallig aan een hoofdlijn in Goes, nou, dan is het wel redelijk geregeld, ja, woon je er niet, dan is er gewoon helemaal niks. En we hebben eigenlijk realistisch ook niet de mogelijkheid om zelf wat te doen, want die kosten voor even zo een servicebus, ja, die zijn zodanig dat, kijk, als je nou een keer het afkoopt, maar dat, het is ieder jaar en het gaat in een order van tonnen, dat het loopt. En ja, we kunnen nog eens een keer onderhandelen met Connexxion, maar goed, alles boven de 50000 euro, dat is eigenlijk al onmogelijk en daar zit je echt wel ruim boven.

A: Dat is gewoon geen mogelijkheid om dat?

J: Nee. Ja, wie gaat het betalen he, we hebben ook geen wethouder die voor het openbaar vervoer is eigenlijk, ja, wel verkeer, maar eh, 50000 euro is ongeveer het budget wat we jaarlijks hebben voor allerlei kleine maatregelen. Ja, dat is gewoon niet zo realistisch.

A: Nee, nee, ik begrijp het.

J: En zeker omdat de provincie eigenlijk als taak heeft om dat te doen, ja, ik snap ook wel dat zij keuzes moeten maken. Het is ook helder dat je geen ruimte hebt om allerlei buslijnen te maken, want tuurlijk, daarvoor is de dekking te dun, maar als een soort minimum-dekking, ja, zou dat eigenlijk.

A: Ja, het zou wel mooi zijn, he, want zo een buurtbus, is dan een verbinding tussen kernen, maar ja binnen de kern, he, als een deel van het openbaar vervoer wegvalt, dan is het ook mooi om daar iets voor terug.

J: Nee, dat geldt dus nog steeds, als je zaterdag naar het ziekenhuis wil, dan kan je dus beter in Kattendijke wonen dan in de stad, want ja de dichtstbijzijnde halte in Kattendijke, die is waarschijnlijk 250 meter, want dat dorp is niet groter, en in de stad, dan moet je dus een heel stuk lopen. En dan moet je al heel wat hebben, wil het geregeld worden. En natuurlijk, kijk, er komt iemand bij de huisarts en die zegt, nou, ik heb een slechte been, ja, die huisarts gaat echt niet zeggen van, ja, u krijgt geen indicatie. Dus, je kunt nog een keer zeggen, oke, we gaan die Wmo-indicatie doen, maar, persoonlijk, blijven die mensen dan nog veel meer thuis, dus ja, het is de vraag.

A: Ja, ja, duidelijk. Ja, ik had dan een vraag over integratie van vormen van doelgroepenvervoer, maar ja, je bent natuurlijk van openbaar vervoer, laatst is natuurlijk een integratie geweest van het Awbz-vervoer met het Wmo-vervoer en dergelijke, ik denk dat jij daar dan niet heel veel zicht op hebt, dan? Is dat deze persoon die ik daar dan voor.

J: Nee, minder. Nee, dit is Paul Mulder. Dat moet je maar even opschrijven.

A: Als jij mij die gegevens door kan spelen nog, van afdeling.

J: Ja, ik kan ze wel meteen geven. Dit is. Hij is van de buurtbusvereniging, hij is daar voorzitter van.

A: Dat is sowieso wel interessant inderdaad. En degene die over Wmo-vervoer gaat?

J: Ja, die heb ik ook nog wel voor je, schrijf meteen alles op. Die wil er ook vast wel aan mee. Nou goed, ik zou hem eerst gewoon even mailen of bellen en zeggen dat je van mij het nummer hebt, maar goed, meestal neemt die meteen zijn telefoon op. En dan heb ik nog Duinkerke, dat is John Duinkerke en dan weet ik niet of zijn telefoonnummer nog werkt.

A: Oke, wou ik nog wel even graag het laatste topic met je doornemen, dat gaat over dan, he, ik doe dan onderzoek naar een gezamenlijke vervoervoorziening voor Goes-Zuid, **In hoeverre heeft u ervaringen met vervoervoorzieningen die door organisaties gezamenlijk opgezet zijn binnen Goes?**

J: Nou, eigenlijk 0.

A: 0, dus nog niet eerder.

J: Nee, ik weet wel dat in Borsele hebben ze zoiets. Ik weet niet of je die al gevonden hebt.

A: Oke.

J: Want daar hebben ze ook een soort busje wat voor recreatieve doeleinden gebruikt wordt. Even kijken of ik het zo kan vinden, want dat kan nog wel interessant zijn.

A: Maar binnen Goes is dat nog niet?

J: Nee, niet dat ik weet dat we daar. Nou ja, je moet maar gewoon even kijken.

A: Dat komt wel goed.

J: En als die gemeente, ik kan me wel voorstellen, kijk, als je toch iets wil en zij hebben daar al zoiets, ja, volgens mij zit de kracht dan echt in daarbij aansluiten en desnoods een vrijwilligerspool daaromheen maken die wat groter is en zorgen dat als je bijvoorbeeld, als die zorginstellingen een busje willen, eh, dat je dan, dat je dan met die vraag weer eens een keer terugkomen bij de gemeente, bij bijvoorbeeld John, of, nou ja, goed, ook wel bij verkeer, want, kijk, die discussies van, ik woon in een zorgappartement en ik wil gewoon naar de markt toe in Goes, ja, dat blijft natuurlijk spelen. Dus ik zie wel, goed, John heeft daar misschien een betere visie op dan ik hoor, maar ja, dat als je dat zou samenwerken als een losse organisatie die voorkomt dat die echt gaat concurreren met Connexxion he, dus die moet dan de samenwerking met Connexxion verzorgen, maar goed als je gewoon 1 keer per maand als uitje naar de markt gaat, is dat volgens mij wat anders dan structureel heen en weer rijden, ja, dan lijkt mij dat wel kansrijk. En dan zie ik ook nog wel kans met samenwerking met die buurtbusvereniging, want er zijn ook best wel mensen in die buurtbusvereniging die zeggen, ik wil ook wel zaterdag rijden. En als dan op zaterdag een ander busje rijdt, maar dan van de gezamenlijke organisatie, dan is daar ook nog wel wat in te doen.

A: Ja, was eigenlijk volgende vraag he, **Hoe kijkt u aan tegen een vervoervoorziening die door organisaties gezamenlijke opgezet wordt?** En dan eigenlijk het belangrijkste dat je aansluiting vindt op wat er al is.

J: Ja, ja, dan moet je dus vooral niet gaan concurreren met wat er is, maar de gaten opvullen die er nog zijn. Eh, misschien specifiek voor de doelgroep, he, want het is al, het kan al geen openbaar vervoer zijn in die vorm. Eh, tegelijkertijd heb je natuurlijk wel al die infrastructuren liggen en Connexxion is erg goed in het aankopen van de juiste busjes en dat onderhoud voor je regelen, nou ja, misschien moet je ze daarin betrekken zelfs, he, dat je zegt, nou ja, wij willen graag 3 busjes hebben, eh, kunnen jullie dat regelen. En dat het eigenlijk een soort samenwerkingsverhaal is.

A: Op het moment dat ik nou zeg, die organisaties, die willen een mobility-park opzetten, echt met van die elektrische tuktukjes zeg maar die dan door Goes-Zuid heen gaan rijden, hoe kijkt u daar tegen aan?

J: Ja, dat is leuk voor de grote stad, ik zie daar nog niet zo, het is overigens in Goes-Zuid, want, dat zou ook nog een advies zijn om dat in goed in kaart te brengen, ik kan er wel een kaart bij pakken, van ja, wat is er nu eigenlijk al he, pak ik even google maps, ik heb ook nog wel een kaart voor je, als dat handig is, van onze, maar dit is misschien niet helemaal actueel. Kijk, je hebt vanaf hierzo, heb je alle inprikkers richting het station he, van hoofdroutes, nou ja, daar komen echt heel veel bussen langs. Daarnaast komen van Yerseke en Kapelle nog bussen, die komen zo binnen, raakt heel die gele lijn, ja, die is wel goed gedekt. Nou ja, daarnaast heb je nog vanuit sgravenpolder de buslijn langs het ziekenhuis en die gaat naar het station. Ja, dat zijn dus de, dat is het dus wel. Uh, vervolgens rijdt er nog wel een, en dat is dus, sinds kort eigenlijk, de buurtbus door de Beukenstraat heen richting het ziekenhuis en die rijdt ook verder naar Noord. Dus ja, je zou eigenlijk dat verhaal, de buurtbusvereniging-site, dat is De Bevelanden, die vind je wel als je buurtbus De Bevelanden, dat is gewoon een kaart van wat allemaal al gedekt is, dus je zou eigenlijk voor jezelf wel in kaart moeten brengen van, wat is er nu eigenlijk al. En als je de kaart van Connexxion pakt, dan wordt er zand in je ogen gestrooid, want dat is dan de lijnennetkaart, maar daar staan ook allemaal scholierenbuslijnen op, dus dan denk je van, o ja, dat is best veel buslijnen, maar die rijden dan maar 1 keer per dag of zo. Dus dat en daarnaast rijdt er ook nog een pendelbus naar het ziekenhuis heen en weer, dus ja, voor Goes-Zuid, ja, is waarschijnlijk de best ontsloten wijk die we hebben. En als het dan gaat om heel kleinschalig vervoer, ja, dan zal je het eerder moeten zoeken in, ja, ja, dan krijg je haast toch een taxi-achtig-iets.

A: Ja, precies, dan krijg je eigenlijk wat er al is he, dat is ook eh.

J: Ja, en je kunt niet in een lijn-achtig-iets, met zo een fietsje gaan rondrijden, omdat iemand toevallig bij zijn overburen op bezoek wil, nee, het klinkt leuk en, weet je, dan doen we het meteen elektrisch en zo, maar dan ga je meteen al weer allerlei dingen met elkaar vermengen.

A: Ja, dan krijg je die concurrentie.

J: Ja, ook dat, maar ook belangen vermengen, het elektrisch vervoer, ja, het is leuk en er zijn heus wel fietsjes voor die dan in Bangkok rijden en dat je denkt, nou, dat werkt daar perfect, klopt, alleen daar kost het al 10 cent of zo om wat eten te gaan en iemand wil je dan voor 5 cent van daar naar daar te trappen. Ja, hier is niemand die dat gaat doen.

A: Nee, precies, nee duidelijk.

J: Dus ik zou daar niet.

A: Ja, dat is eigenlijk, he, succesfactoren en de valkuilen, he, voor een opzetten voor zo een vervoervoorziening.

J: Ja, ik zou het echt richten op dat het eigenlijk een soort recreatieve club wordt waar je meer op incidentele basis gaat kijken van, nou, we gaan nu eens daar heen of daar heen. En dat is volgens mij ook iets wat ze in Borsele hebben van, ja, we gaan eens een keer naar de markt in Goes of we gaan naar de Vlindertuin daar, maar ja, als je dat soort dingen erin weeft, ja, dan kun je ook nog wel eens een keer inderdaad, ja, misschien iets concurreren met de bus, maar ja, ik bedoel, als dat op structurele basis is, wordt dat alweer anders.

A: Ja, precies.

J: En ik denk dat de kracht met name zit in dat het, dat als je het wat groter maakt, dat je bijvoorbeeld met Borsele die al wat heeft en bijvoorbeeld Reimerswaal, die zijn er ook wel actief mee bezig, dat soort dingen, uh, ja, als je daar je samenwerking mee zoekt, dan krijg je inderdaad wat meer body he. Want als je nu begint met van, nou ja, ik koop een busje en wie wil erin rijden, ja, dan heb je 5 man geregeld na 3 maanden, maar goed, wie gaat ze dan aansturen en.

A: Wat je eigenlijk zegt, als je het structureler van aard wil laten worden, moet je gewoon samenwerken met wat er al is.

J: Ja en echt kijken van, waar liggen nu de openbaar vervoerlijnen.

A: Dus in kaart brengen wat er.

J: Ja. Als je nog je e-mailadres hebt zo meteen dan, eh.

A: Ja, die zal ik sowieso even geven inderdaad.

J: Ik kan wel even kijken, volgens mij hebben we een keertje een kaartje gemaakt waar duidelijk op staat welke haltes er nou zijn.

A: Ja, dat zou wel handig zijn inderdaad. Ik ga deze alvast even uitzetten.

# Uitgebreid gespreksverslag focusgroepgesprek

Voorzitter: Aron Kruider

Notulist: Suzanne Bassie

Datum: 24-04-2018

Tijd: 10:00

Locatie: Ter Weel Goes

Duur: 01:30

Aanwezig:

Suzanne Bassie – Ter Weel (Projectmedewerker)

Wim van den Berg – Ter Weel (Vrijwilliger, chauffeur)

Mourijn van ’t Hof – Ter Weel (Projectleider)

Aron Kruider – Onderzoeker

Jan Priem – SMWO (Ouderenwerker)

Dave Reininga – Gors (Beleidsmedewerker Projecten)

Richard Valkenburg – Gardeslen (Algemeen Directeur)

Matthias de Visser – DAM Nederland (Social Business Developer)

1. Opening

Aron verwelkomt iedereen. De afgelopen weken heeft hij individuele interviews gehouden met de meeste aanwezigen (m.u.v. Wim en Matthias). Afwezig zijn Ronny Menheere (buurthuis de Pit), Petra Holleman (LFB Goes), Clemens de Jager (Incluzio) en Annemarie Schrijver (de Schakel). Aron stelt zich kort voor en legt zijn onderzoek uit. Daarna volgt een korte voorstelronde

* Mourijn is projectleider netwerken en relatiebeheer bij Zorggroep Ter Weel.
* Jan is ouderenwerken SMWO, werkzaam in heel de gemeente Goes. Zijn belangrijkste taak is om ouderen te ondersteunen bij het zo lang mogelijk thuis wonen.
* Richard is algemeen directeur Gardeslen, voor heel Zeeland en een deel van Brabant.
* Suzanne is projectmedewerker bij Zorggroep Ter Weel.
* Matthias werkt als ondernemer voor Duurzame Aanvullende Mobiliteit Nederland. Hij heeft in het verleden al verschillende mobiliteitsprojecten opgezet.
* Dave is beleidsmedewerker projecten bij Gors. Hij komt uit de evenementensector en is zelfstandig ondernemer. Bij Gors is hij mede verantwoordelijk voor de vervoersproblematiek (teveel ritten, teveel geld).
* Wim is vrijwilliger bij Ter Weel, hij rijdt voornamelijk met de bussen van Zorggroep Ter Weel.

Aron benadrukt dat het doel van dit gesprek niet is om tot gedetailleerde besluiten te komen. Bij de interviews zijn een aantal standpunten naar voren gekomen en tijdens het focusgroepgesprek vindt verdieping plaats over deze standpunten.

1. Vaststelling agenda

Aron licht de agenda verder toe. Agendapunten 3, 4 en 5 gaan in op drie specifieke onderwerpen, waaronder weer topics hangen die we gaan behandelen. Iedereen is akkoord met de agenda.

1. Mobiliteit in Goes-Zuid

Aron: geeft een duidelijke definitie van mobiliteit: de mate waarin iemand in staat is om vervoer te regelen naar zijn/haar gewenste bestemming. De centrale vraag die tijdens dit agendapunt centraal staat is: hoe kijken we aan tegen de mobiliteit in Goes-Zuid?

Mourijn: geeft aan dat er een buslijn door de wijk loopt, dit is al heel wat voor de stad. In Goes-Oost worden bijvoorbeeld signalen gehoord dat dit gemist wordt. De afstand tussen het huis en de opstapplaats (meer dan 400m) is echter vaak te ver, zo kwam ook uit het onderzoek van Suzanne naar voren. Daarnaast horen we in Goes-Zuid regelmatig dat centrale bestemmingen (zoals de Pit en Sint Maarten in de Groe) erg ver uit elkaar liggen (800m).

Wim: geeft aan dat Ter Weel wel eens gymlessen in de tuin heeft georganiseerd. Toen was het vervoer geregeld met bussen van Ter Weel en werden mensen thuis opgehaald en weer terug gebracht. Op het moment dat hier geld voor gevraagd werd, werden er geen aanvragen meer voor het vervoer gedaan.

Dave: stelt de vraag of het te ver is doordat de lichamelijke conditie het niet toelaat of doordat er gevaarlijke kruispunten in de route zitten.

Mourijn: geeft aan dat er twee redenen genoemd zijn waarom het te ver is. Aan de ene kant heeft het te maken met fysieke beperkingen. Aan de andere kant heeft het te maken met gebrek aan vervoersmiddelen. Men beschikt niet over het juiste vervoermiddel wat past bij de fysieke mogelijkheden.

Matthias: geeft aan dat een buslijn vanuit een infrastructuur-gedachte wordt gerealiseerd. Er wordt gezegd van, om de zoveel meter is er een halte, maar er wordt niet gekeken van, hoe kunnen we een oudere zo lang mogelijk zelfstandig laten wonen en gebruik laten maken van dagbestedingslocaties die in en rond de woonvorm zitten. De bijzondere doelgroepen worden veelal buiten beschouwing gelaten. Daarom is de kleinschaligheid en fijnmazigheid van dit soort initiatieven erg belangrijk. Daarbij is het uitnutten van de capaciteit van vervoersmiddelen ook erg belangrijk: welke vervoersmiddelen zijn dat dan en welke partijen hebben er nog meer vragen? Matthias wijst daarbij als voorbeeld op de

buurtbus (met 8 zitplaatsen) tussen het station en het ziekenhuis, die betaald wordt door het ziekenhuis en de gemeente Goes. Deze verbinding, welke duur is en weinig gebruik van gemaakt wordt, is opgericht omdat er anders geen mogelijkheid was om bij het ziekenhuis te komen.

Aron: brengt in dat de gemeente Goes in het interview heeft aangegeven dat de regio Goes-Zuid wel redelijk gedekt is qua vervoer.

Matthias: geeft aan dat die mening is gebaseerd op de infrastructuur-gedachte en niet vanuit de behoefte van de gebruiker. Matthias geeft aan dat hij nog geen 2 weken geleden een gesprek heeft gehad met GR de Bevelanden. In dat gesprek is duidelijk geworden dat Goes en de 5 gemeenten waarmee zij samenwerken allerlei mobiliteitsvraagstukken hebben. In zo een situatie, zo ook bij de GVGZ, is het volgens Matthias van groot belang dat de volgende vraag wordt gesteld: wat zijn nou eigenlijk de mobiliteitsvragen in deze wijk? Wat is de behoefte, wie wil vervoerd worden, welke maatschappelijke impact levert maatwerk vervoer op en hoe gaan we dit samen vormgeven? In feite heeft iedereen een stukje van de puzzel in zijn handen. De vraag is hoe we de puzzelstukjes bij elkaar brengen. Gors heeft bijvoorbeeld vervoer nodig tijdens de ochtenden en middagen (voor dagbesteding), maar tussentijds staan de bussen vaak stil, wat gaan we daar dan mee doen? Huidige vervoersmobiliteit is volgens Matthias gericht op enkelvoudig vervoer. Taxibedrijven doen vaak geen korte ritten (400 of 800 meter) en zijn erg duur. Zij hebben er daarom geen belang bij, waardoor er geen dienstverlening ontstaat die aansluit bij de wens van de oudere, namelijk: ik wil 800 meter vervoerd worden. Taxibedrijven zijn dan ook niet in te vliegen om zoiets op te zetten. Daarmee komen vanzelf andere initiatieven, zoals deelauto-concepten en elektrisch vervoer, de hoek om kijken. Al met al is het van belang om eerst in kaart te brengen wat de mobiliteitsvraag in een gebied is. Dan pas kan naar een oplossing toegewerkt worden.

Mourijn: geeft aan dat we weten dat die vraag er is, maar dat nog onduidelijk is hoe die vraag exact in elkaar zit.

Matthias: geeft aan dat het er vooral om gaat hoe het zich verhoudt. Als je als Gardeslen veel ouderen in je praktijk krijgt, dan kan je belang zijn dat ze allemaal op tijd komen en dat al die consulten precies in het kwartier passen wat gepland wordt. Om die reden kan Richard zeggen, ik heb ook een mobiliteitsbehoefte, namelijk dat ik die mensen wel wil gaan ophalen en brengen, want dan weet ik zeker dat mijn afsprakenbureau perfect functioneert.

Aron: vraagt aan Richard hoe Gardeslen dat momenteel geregeld heeft.

Richard: geeft aan dat mensen, afhankelijk van het soort beperking, met een zorgtaxi of met een bus komen. Mensen die echt een zware beperking hebben, die niet eens van de stoel kunnen, daar gaat Gardeslen als service naartoe, thuisbezoek.

Aron: geeft aan dat dat een punt is waar later verder over gesproken wordt, de doelgroep, wie kan er nog wel mee met zo een bus en wie niet. Aron geeft aan dat hij zich kan voorstellen dat er bepaalde partijen zijn die echt heel zwaar lichamelijk beperkt zijn dat zij wel dienst aan huis moeten krijgen.

Dave: geeft aan dat het goed is dat je op detailniveau kijkt, maar dat je het niet op persoonlijk niveau moet gaan doen. Als voorbeeld geeft Dave dat de meneer of mevrouw met een beperking die nu bij Gors woont, die kan volgens jaar zo maar ergens anders wonen. Dave merkt dat bij Gors heel erg rekening wordt gehouden met de cliënt, de cliënt staat centraal, dat is ook zo, alleen de cliënt is in dit geval wel een verzamelnaam. Gors snijdt zichzelf volgens hem soms in de vingers, omdat er teveel op cliëntniveau gekeken en georganiseerd wordt. Het is volgens Dave goed dat we de vraag verder uitdiepen van, waar ligt nou de vervoersvraag, maar we moeten uitkijken dat het niet op persoonlijke titel wordt. “Als we nu rekening gaan houden met het feit, bij wijze van spreken he, bij Gors zitten er nou bij Populierenstraat 4 met een elektrische rolstoel, dus daar moeten we vervoer voor gaan regelen, doe dat alsjeblieft niet, want dat heeft geen toekomst.” We moeten de doelgroep meer als geheel zien.

Jan: vertelt dat uit de informatieve huisbezoeken van 75-plussers naar voren is gekomen dat de afstand tussen huis en wijkgebouw/winkelcentrum voor een deel van de ouderen te ver is. Om boodschappen te halen, gaan wijkbewoners doorgaans met de regiotaxi. Daarnaast zet SMWO soms een boodschappenvrijwilliger in om in ieder geval het probleem van de boodschappen op te lossen.

Aron: stelt de vraag of het ook te maken heeft met de loopweg die zij moeten lopen, die niet goed toegankelijk is. Aron geeft aan dat dat iets is wat de gemeente Goes zelf aangaf, dat ze de voetgangerstoegankelijkheid ook willen verbeteren, zoals het breder maken van de stoepen zodat oudere mensen, die enigszins nog kunnen lopen, dat ze zelf nog naar het winkelcentrum kunnen.

Jan: geeft aan dat dat prima zaken zijn. Zo kan er ook voor gezorgd worden dat er onderweg een bankje staat, zodat mensen even kunnen gaan zitten wanneer het te ver wordt. Echter, Jan stelt vast dat een deel van de ouderen een verminderde mobiliteit heeft, waardoor zij het niet meer redden om 800 meter naar het winkelcentrum te lopen. Voor hen gaat het niet zozeer om de loopweg, maar vooral om de afstand. Die zijn aangewezen op andere oplossingen. Wim vult daarop aan dat de bankjes voor onderweg er momenteel al zijn, wat volgens hem dan ook niet het probleem is. Jan bevestigt dit en stelt dat de gemeente een aantal jaar terug gedaan heeft.

Matthias: benadrukt dat het nu zinvol is om te kijken naar: waar ligt de prikkel van het probleem? “Je kunt wel kijken van, we gaan een gemeente een bankje neer laten zetten om 800 meter te overbruggen, wat op zich prima en gezellig is, maar als dan iemand met zo een rollator op de terugweg alleen maar 1 pak jus d’orange mee kan nemen, omdat er niet meer ruimte in zo een rekje van zo een rollator zit, dan heeft de winkel geen belang.” Een optie zou zijn om de winkels te betrekken, omdat we met een vervoersvoorziening mensen naar de winkels kunnen brengen. De winkels en mogelijk ook de winkeliersvereniging moeten onder ogen zien dat ouderen een belangrijk deel van de doelgroep vormen. Daarnaast creëren zij een maatschappelijk verantwoorde uitstraling. Matthias concludeert: “die prikkel kan bij de supermarkt liggen.”

Matthias: geeft aan dat bovengenoemde ook voor het vervoer met vrijwilligers geldt. Zij kennen de mensen echt en weten wat iemand nodig heeft. Een ‘gewone’ taxidienst, die enkelvoudige ritten uitvoert, heeft deze service niet, maar houdt zich in beginsel vooral aan de protocollen. Vrijwilligers zijn voor het sociale vlak erg belangrijk. Dat een bus door een vrijwilliger gereden wordt, nemen mensen in positieve zin mee in hun afweging om al dan niet gebruik te maken van de vervoerdienst.

Wim: vertelt dat de mensen van de dagbesteding worden opgehaald door een TCR bus. Vroeger deed Ter Weel dit zelf, ook in de ochtenden en in de middagen. Daarnaast kon je de bus vrij gebruiken tussen 10:00 en 16:00 uur voor bijvoorbeeld een uitje. Dit werkte prima, Ter Weel wist welke cliënten er in de bus zaten. Nu Ter Weel het niet meer in eigen handen heeft is er een bottleneck zichtbaar, de bus is soms niet op tijd. Wim vertelt dat hij vaak meer kan vertellen over de cliënten van de dagbesteding dan de medewerkers van de dagbesteding, omdat de cliënten hun verhaal vertellen in de bus en de vrijwilligers echt in vertrouwen nemen. Dit is een extra service die je biedt.

1. Praktische vormgeving GVGZ

Aron: geeft aan dat al een deel van punt 4 naar voren is gekomen, zoals vrijwilligers. Aron geeft aan dat hij toch even de vraag wil stellen: Hoe denken we over het vervoerconcept van de GVGZ? Aron geeft aan dat daarbij een aantal punten komen kijken: doelgroep, vervoermiddel, dienstregeling, vrijwilligers en betaling.

Matthias: wijst op het project binnen de provincie Zeeland, Bereikbaar Zeeland. Bij dat project wordt er een soort bottom-up-beweging opgestart van welke lokale initiatieven er nu allemaal zijn. Matthias geeft aan dat dit al een meer professionele vorm is van het kijken naar waar de vervoersvragen liggen en welke kansen er zijn. Matthias stelt dat de kunst is dat je eerst met elkaar kijkt van wat er eigenlijk aan de hand is en bij wie aan tafel gezeten moet worden om te kijken wat er opgelost moet worden.

Mourijn: geeft aan dat veel organisaties (waaronder Ter Weel) in Goes-Zuid vroeger altijd erg op zichzelf waren; de deuren waren gesloten en we deden alles zelf, ook wel het oude denken. Mourijn geeft aan dat de deuren gelukkig onderhand al jaren open zijn. De hobbel van het oude denken hoeven we dan ook niet meer te nemen.

Matthias: stelt dat de tweede vraag moet zijn of de partijen bereid zijn om de budgetten daadwerkelijk ook te delen. Dat is volgens hem nodig om capaciteit te kunnen delen en uit te kunnen nutten. Daarbij gaat het zowel om mensen als middelen.

Mourijn: is overtuigd dat Ter Weel daarin zit. Ook bij andere samenwerkingsprojecten komt het onderwerp ‘budgetten’ naar voren, Ter Weel is altijd in staat geweest hier creatief mee om te gaan.

Aron: stelt de vraag hoe Dave tegen het delen van budgetten aankijkt.

Dave: vertelt dat een deel van hun vervoer wordt bekostigd uit Wmo en een deel uit Wlz, maar dit zou naar zijn idee uit een ander potje komen. “Dat we gewoon zeggen van, joh, we maken ergens wat geld vrij en we gaan dit gewoon klein opstarten.” Dave geeft aan dat hij nog meer in de fase zit dat we moeten kijken waar we met de minste inspanning het grootste resultaat bereiken. Daarvoor moet gekeken worden naar waar in de wijk de grootste bottleneck zit. In dat geval is Gors bereid om daarin een bijdrage te leveren.

Aron: stelt de vraag welk vervoerconcept invulling moet geven aan de vervoervraag, een 8-persoons-busje, een 5-persoons-busje, een tuktuk?

Mourijn en Dave: geven aan dat dat al te concreet wordt.

Matthias: stelt dat we betekenis proberen toe te voegen, waarde, die niet per se in geld uitgedrukt kan worden, maar vooral in het welzijn van de eindgebruiker. Daarvoor hoeft de oplossing van DAM niet dé oplossing te zijn. De oplossing kan zich ook in een andere vorm voordoen, bijvoorbeeld dat mensen in Goes-Zuid auto’s met elkaar willen gaan delen. Matthias geeft aan dat we met elkaar moeten delen wat er al is in de wijk. De kansen die zich daarbij voordoen, daarop moeten we inspelen om waarde te creëren.

Mourijn: geeft aan dat zij het een kloppend verhaal is. Mourijn geeft aan dat we al zo ver zijn dat we samen het belang van Goes-Zuid voorop kunnen zetten, in plaats van de eigen organisaties. Het oude denken is als het ware al grotendeels geëlimineerd. Wat wel speelt, welke constructie dan ook bedacht wordt, is de regievraag in dit geheel: is dat nodig, zo ja, waar leg je dat neer, wat brengt dat op en wat kost dat? Mourijn stelt de vraag hoe anderen dit zien.

Richard: geeft aan in te willen haken op een eerder verhaal. Hij gelooft niet dat mensen later nog zelf naar winkelgedeeltes gaan, omdat juist enorme supermarktketens enorm investeren in gemak (o.a. thuisbezorgen). Daarnaast willen gemeentes de winkelgedeeltes van steden inkrimpen. In Bergen op Zoom is dit al goed te zien. Daarnaast geeft Richard aan dat hij zorgverzekeraars niet in het verhaal terug hoort komen, terwijl zij daar een belangrijke speler met enorm veel macht in zijn. Zij zien dat de zorgkosten van de taxi enorm hoog zijn. Mede door druk vanuit de zorgverzekeraars heeft Gardeslen allemaal locaties gebouwd die goed te bereiken zijn en hebben ze spreekuren bij verzorgingshuizen. Richard is van mening dat je er ook anders mee om moet gaan en anders moet denken.

Aron: stelt de vraag hoe je zorgverzekeraars bij de GVGZ betrekt?

Richard: vertelt dat je met zorgverzekeraars niet in gesprek kan gaan over mobiliteit in Zeeland. Zij leggen het probleem bij jou op tafelen neer. Je moet goed over het onderwerp nadenken, een plan maken en dat plan aan de zorgverzekeraars voorleggen. Vervolgens krijgen je een ja of een nee.

Jan: komt nog even terug op het thuisbezorgen. Jan is van mening dat het een oplossing kan bieden voor een probleem wat ouderen hebben, van, hoe krijg ik de boodschappen binnen. Jan geeft aan dat er echter ook een ander aspect aan zit: ouderen moeten ook een keer naar buiten, moeten contact kunnen hebben met de omgeving. Als ouderen zelf boodschappen gaan doen, dan maken zij weer deel uit van de maatschappij, komen zij onder de mens en komen zij het appartement uit.

Richard: geeft aan dat het op sociaal vlak inderdaad beter is.

Jan: geeft verder aan in te willen brengen dat je er ook vanuit de Wmo naar zou kunnen kijken. Als er een bus is, zou je dat misschien ook kunnen benutten voor uitstapjes. Daarmee focus je niet alleen op het functionele vervoer, het bezoeken van een winkel, maar het kan ook iets zijn waar de ontmoeting centraal staat. Dan kom je volgens Jan meer bij de gemeente terecht. Dat zou een voorziening kunnen zijn vanuit de Wmo en dat zou ook deels gefinancierd kunnen worden vanuit de Wmo.

Richard: vindt dat de gemeente daar sowieso een groot aandeel heeft.

Matthias: geeft aan dat de prikkel op de goede plek moet liggen. Hij is het eens dat de gemeente daar een rol in heeft. Wel is het zo dat dat de Wmo-lasten, voor iedereen die daar mee te maken heeft, te hoog zijn. Daarnaast is Wmo moeilijk te budgetteren. Je kunt niet een stuk van het budget ontschoten en zeggen, nou, geef mij een deel van het Wmo-budget wat je sowieso elk jaar toch opmaakt en laten we daar slimmer mee omgaan. Verder geeft Matthias aan dat hij eerder een pilot is aangegaan met een aantal Emte-ondernemers in Walcheren. Daarbij spraken ze af dat ze geen boodschappen meer gingen bezorgen, maar dat ze een elektrisch vervoersmiddel toegewezen kregen om mensen op te halen. De Emte-ondernemers ontvingen de mensen 1 keer in de week in de winkel voor koffie/thee/proeverijtje. Daarna gingen ze winkelen en kochten ze veel meer dan normaal. Managers zeiden na de pilot dat het vervoer uiteindelijk toch meer kostte dan wat ze verdienden aan de boodschappen. Daarnaast vonden managers dat zij hier als commerciële partij geen verantwoordelijkheid in hadden, ofwel de prikkel lag niet op de goede plek. Daar had de gemeente dan wel weer een rol, immers zij heeft baat bij dat die maatschappelijke impact ontstaat. Verder is een van de ervaringen dat een dergelijke dienst aan het begin een drempel is. Deze drempel kan alleen maar weggenomen worden door de vertrouwde personen, bijvoorbeeld een vrijwilliger, op hetzelfde voertuig laten rijden, dan stappen ze makkelijk in. Als het ineens andere vervoermiddelen en chauffeurs zijn, dan stappen ouderen niet zo makkelijk in. Je moet ze daarin meenemen.

Mourijn: concludeert, een vervoermiddel is veel meer dan een middel, het contact dat daarbij komt kijken is al een doel op zich.

Wim: geeft aan dat samen in de bus zitten het belangrijkste is. Alleen in een vervoermiddel zitten vinden mensen niet leuk. Die mensen zitten thuis en hebben vaak verder niks. Juist het contact met elkaar en een praatje met elkaar maken in het vervoermiddel wordt als prettig ervaren.

Mourijn: merkt op dat het woord eenzaamheid nog niet is gevallen. De cijfers laten zien dat iets meer dan 50% van alle 65-plussers in Zeeland zich eenzaam voelt.

Aron: merkt op dat een 8-persoons-busje dus een ideale situatie is waarin mensen ook weer met elkaar in contact komen.

Wim: bevestigt dit.

Jan: geeft aan dat het een insteek is. Het zou ook een insteek kunnen zijn dat je weer naar de Wmo-kant kijkt. Jan vertelt dat zij samen met het Rode Kruis in de Goese Polder een vervoersdienst naar de supermarkt hebben geregeld toen de Lidl dicht was. Daar werd toen wel gebruik van gemaakt. De Lidl is inmiddels weer open, maar de bus rijdt nog steeds (1 keer in de 2 weken naar de markt en 1 keer in de 2 weken voor een uitstapje). Ook daar is belangstelling voor. De gemeente betaalt er op basis van de Wmo-voorziening iets aan mee.

Mourijn: benadrukt dat het aantal mensen met dementie binnen nu en 2030 zal verdubbelen. Dementie en eenzaamheid zijn voorbeelden van onderwerpen die als sleutel kunnen fungeren om partijen mee te krijgen ter financiering. Dergelijke onderwerpen kunnen bijvoorbeeld een gemeente aanzetten om hierin mee te lopen.

Matthias: stelt dat dat het niveau is waarop besluiten genomen moeten worden. Daarnaast geeft hij aan dat er een omslag plaats moet vinden: het eten moet niet naar de mens gebracht worden, de mens moet naar het eten gebracht worden. Een organisatie als Ter Weel kan er belang bij hebben dat haar keuken beter gebruikt wordt, waardoor zij zegt van, nou, wij gaan die mensen wel halen, dat zijn onze klanten van de toekomst.

Mourijn: geeft aan dat als we het over ouderen hebben, het gevaar zou kunnen zijn dat we het als een homogene groep gaan zien. Ook in Goes-Zuid zitten verschillen in inkomens, de woonsituatie en de keuzes die zij maken. Aan de ene kant heb je ouderen die het prima vinden om de boodschappen aan huis bezorgd te krijgen. Aan de andere kant heb je ouderen die het leuk vinden om uit de deur te gaan. Die groepen blijven beide bestaan, mogelijk dat ze in kwantitatieve zin wel wat zullen veranderen. Mourijn geeft aan dat voor deze voorziening, als je aan wil sluiten bij de wensen, dan is het wel de wensen van de verschillen in de doelgroepen.

Aron brengt nog een ander onderwerp in: dienstregeling. Hoe denken de partijen hierover?

Mourijn: vindt het heel concreet.

Matthias: opteert voor vervoer op afroep. Matthias geeft aan dat je vandaan moet blijven van de regelgeving van de provincie en de gemeente. Je gaat zelf vervoer organiseren. Matthias geeft aan het zelf ook niet te kunnen als het niet het vervoer was van de organisatie zelf. Als het gaat om dagbesteding, ben je gehouden aan tijden. Die moeten bijvoorbeeld tussen 8 en 9 aan de slag. Als dat pas om 11 uur is en ze hebben anderhalf uur in de touringcar gezeten om op die dagbesteding te komen en aan het eind van de dag hetzelfde verhaal, dan hebben zij problemen met mobiliteit.

Dave: wijst op de reden waarom het tussen half 10 en 12 is: het is duur om het vervoer de hele tijd door te laten rijden. Dave wil benadrukken dat vroeger mensen in konden tekenen voor een halve dag dagbesteding. Dit kan niet meer, omdat Gors die extra rit niet meer kan doen, omdat daar geen vergunning meer voor afgegeven wordt. Als je nu dagbesteding komt doen, dan kom je gewoon voor een hele dag, van 9 tot 15. Als je rust nodig hebt, dan wordt voor een rustkamer gezorgd. De opmerking van Matthias doet Dave denken: we zitten binnen het systeem, we moeten zorgen dat we om 9 uur rijden en om 15 uur rijden. Dave ziet veel meer voor zich, is in een bepaalde wijk of in een bepaalde straat, gewoon een continu shuttledienst, waarin iemand die om 11 uur klaar is met puzzelen kan zeggen: hey, weet je wat, waarschijnlijk komt er over 5 minuten die shuttledienst wel weer voor rijden, ik kap ermee, ik vind het mooi geweest, ik ga lekker naar huis.

Richard: geeft aan dat dat kan, maar dat je dan zal zien dat tussen 11 en 14 maar een persoon in de bus zit of leeg. Richard geeft aan dat dat een duur plaatje zal worden.

Matthias: geeft aan dat je om die reden die voertuigen niet vast moet zetten. Je moet zo veel mogelijk partijen hebben die een vervoervraag inbrengen en dan kijken, hoe kunnen we dat, nog steeds kleinschalig en fijnmazig, dus echt in een gebied. Matthias is enthousiast over het feit dat de organisaties Goes-Zuid voorop zetten. Dat is volgens hem vaak iets wat ontbreekt om tot een goed plan te komen. De regierol, die is DAM gewend om te hebben en die voeren zij ook graag uit, het liefst voor opdrachtgevers. DAM moet het echter niet gaan verzinnen, want zij kennen die ouderen niet, zij kennen die cliënten niet. Matthias gaat verder in op de reden waarom het op afroep moet zijn: omdat je dan die capaciteit uit gaat nutten. Als er een oudere belt en die zegt, ik wil graag naar buurtcentrum De Pit, dan kan vanuit de planning gezegd worden: mag dat vanmiddag om 15 uur? En die mevrouw zegt van, ik wou eigenlijk nu gaan, maar om 15 uur kan ook, want om 15 uur heb ik ook niks te doen, ben ik nog steeds alleen, ben ik nog steeds eenzaam. Dan kan je die capaciteit uit gaan nutten. Dan hoeven we niet een extra voertuig in te zetten wat er niet is, maar dan ga je dode momenten, die vanzelf ontstaan, ga je dan echt goed uitnutten. DAM ziet gebeuren dat dat wel mogelijk is, maar dan moet de regie eigenlijk bij de eindgebruiker liggen. Die moet zeggen: ik wil nu bellen en dan kan de receptioniste zeggen van: goh, mevrouw van 69 uit De Schakel, die gaat om 15 uur vanmiddag, vinden jullie het goed als ik jullie tegelijk op haal dan? Dan komt die connectie ook al.

Dave: stelt de vraag of de taxi dat ook al niet doet, het combineren van ritten.

Matthias: geeft aan van niet, omdat een taxi een belang heeft bij zo veel mogelijk ritten.

Wim: geeft aan dat je dan zou kunnen zeggen dat de bus of de auto van 9 tot 11 en van 14 tot 16 rijdt. Dan heb je niet de hele dag die bus nodig, die kan je dan ook voor andere doeleinden gebruiken.

Matthias: geeft aan dat dat prima zou kunnen. Verder geeft Matthias aan dat het niet per se een bus hoeft te zijn. Matthias vertelt dat gemeentes gaan betalen zodra je zegt dat het duurzaam is, dat het elektrisch is, dat het CO2-reducerend is.

Mourijn: vult aan, en thema’s zoals dementie en eenzaamheid, sociale thema’s, ontmoeting en social return on investment.

Richard: geeft aan dat het goed was geweest als de gemeente bij het focusgroepgesprek was aangeschoven. Zij hebben een andere beargumentering bij waarom iets nu zo loopt. Zij kijken er met een andere visie naar. Dat is interessant om dat mee te delen, zodat wij daar misschien ook naar kunnen kijken.

Dave: geeft aan te denken dat

Matthias: geeft aan te denken dat zij meer op de hoogte zijn van de vraagstukken die er liggen.

Jan: geeft aan dat wanneer je vervoer voor een deel vanuit Wmo op wil pakken, dat je dan automatisch bij de gemeente terecht komt. Er zijn in het land heel veel voorbeelden van de boodschappenbussen, worden allemaal vanuit fondsen, maar ook gemeentes die financieren mee. Ook in Borsele zijn dorpsbusjes, een sprinter voor recreatieve tochtjes. Een dorpsbusje wat elke dinsdag dorpsbewoners naar de Jumo brengt of naar de stad. Daarbij zie je een combinatie van functies: mensen in staat stellen om zelf boodschappen te doen en mensen in staat stellen om iets samen te doen. Jan is van mening dat het goed is om die twee functies te combineren.

Mourijn: vraagt zich hardop af of dat het vernieuwende concept is als we 5 of 10 jaar verder de toekomst in kijken, wat we hier neer zouden willen zetten, gekoppeld aan de gedachte dat we een netwerksamenleving zijn, we proberen ouderen serieus te nemen in hun behoefte, maar we proberen ze ook serieus te nemen in hun talenten, dus dat ze niet alleen hun busje gaan consumeren, maar dat ze misschien ook iets daaraan bijdragen op wat voor manier dan ook. Dat vindt Moruijn wel interessante vernieuwende dingen dat je aan zo een concept zou kunnen toevoegen. Dus niet alleen dat de gemeente goed voor de oudere zorgt. Mourijn wil ook wat meer commitment vanuit de gebruikers hebben, bij zo een concept.

Matthias: geeft aan dat het om die reden nog wel interessant kan zijn om aan cliëntenraden te vragen wat zij aan behoeftes hebben en hoe zij vanuit hun achterban teruggekoppeld krijgen wat de klachten zijn. Een ouderewerker krijgt vaak te horen wat de behoeftes zijn, terwijl een cliëntenraad te horen krijgt wat de klachten zijn. Klachten worden vaak wel door een gemeente opgepakt, zoals het verbreden van een stoep. Je moet steeds kijken of de prikkel op de goede plek ligt: wie heeft er baat bij de oplossing. Als de gemeente ziet dat ze enorme besparingen kunnen realiseren op Wmo-lasten, dan zijn ze daar ontzettend vatbaar voor, maar het moet niet het doel zijn om geld te besparen. Het doel moet zijn om een maatschappelijke impact te bewerkstelligen in een gebied. En als dat lukt, levert dat automatisch besparingen op, want dan is die oudere langer in staat om voor zichzelf te zorgen. Verder geeft Matthias aan dat ook de ouders van cliënten hebben een hele specifieke behoefte, zeker als een cliënt met een syndroom van down fan is van voetbalvereniging Goes, maar zijn ouders zijn ondertussen gescheiden en zijn moeder woont in Bergen op Zoom, dat zijn allemaal vervoersvragen die dus niet meer onder Wmo-vervoer vallen, want dat zijn privéritten, die kan de moeder helemaal niet betalen. In dat geval kan het wel als je allemaal andere initiatieven hebt, met busjes, en of het nou het model van Borsele is of elektrisch vervoer van DAM, dan zijn dat ritjes die aanvullend zijn. Dan zit het verdienmodel niet per se in de kilometerkostprijs, maar in het feit dat die busjes toch al rond rijden. En of ze nou stil staan met een chauffeur of rijden, het is ook nog elektrisch, dus brandstof is ook geen issue, wegenbelasting is al betaald, dus al die ritten zijn hooguit extra inkomsten.

1. Organisatorische vormgeving GVGZ

Aron: luidt punt 5 in. Aron geeft aan dat hij specifiek op het punt dienstregeling in wou gaan om de koppeling naar punt 5 te maken. Verder geeft hij aan dat hij het lastig vindt om er nu een conclusie aan te verbinden.

Dave: geeft aan dat het ook lastig is.

Mourijn: vraagt zich hardop af of het een het ander uitsluit.

Matthias: geeft aan dat het erover gaat dat alle voertuigen, hoe die er ook uitzien, vaartuigen, vliegtuigen, maakt niet uit, die moeten beschikbaar zijn voor iedereen in het gebied. En het gebied moet kleinschalig en fijnmazig zijn en er moet enorm gekeken worden naar de behoefte van de gebruiker en die gebruiker kan een rit nodig hebben van 200 meter. ADRZ, stond laatst in de krant, dat de cliëntenraad enorm boos is geworden van het feit dat ze niet meer voor de deur mogen stoppen, maar dat ze 50 meter daarvoor moeten stoppen en dat mensen dus 50 meter naar de deur moeten en dus in de regen uit de taxi worden getrokken met een rolstoel. Het ADRZ vroeg toen aan Matthias of je dat niet met elektrisch voertuigen kan doen. Matthias antwoorde daarop dat het wel kan, maar omdat het maar 50 meter is, en er allerlei protocollen zijn voor het vaststellen van een rolstoel, dan heb je continu 2 mensen nodig die alleen maar mensen uit een taxi aan het helpen zijn en in een nieuwe taxi aan het zetten zijn. De oplossing is toen niet gekomen, maar er is onder andere gekozen om het helemaal te overkappen. Toch was de cliëntenraad nog niet tevreden, cliënten hadden nog steeds last van het feit dat ze niet meer voor de deur mochten stoppen. Echter, er waren daadwerkelijk ongelukken gebeurd met die taxi’s toen dit nog wel mocht, mensen aangereden die naar het ziekenhuis kwamen. Verder geeft Matthias aan dat een maatschappelijk probleem ook zou kunnen zijn dat kinderen van ouderen, die met hun ouders mee naar bijvoorbeeld het ziekenhuis gaan en die zelf onderhand ook al oud zijn, zelf ook een mobiliteitsprobleem hebben. Daardoor betrek je er ook nog een andere doelgroep bij. Demografie (grootte gebied, verschillende doelgroepen, etc.) speelt bij projecten zoals deze een belangrijke rol en bevatten argumentatie om de gemeente aan te laten haken: kijk wat er nu in jouw gemeente gebeurt.

Mourijn: geeft aan dat het een idee zou kunnen zijn om een pilot te starten met de gemeente. De argumenten hebben we (onderzoek Ter Weel, Goes is een gemeente die bereid is om in een pilot te investeren, aansluiten bij diverse andere pilots). Uit het onderzoek van Ter Weel blijkt dat heel veel ouderen hier nog graag iets willen doen, iets nuttigs of iets leuks, het om drie redenen niet doen, 1: ik heb de financiële middelen niet, 2: ik heb niemand om mee te gaan, 3: ik ben fysiek beperkt en/of heb de mobiliteit niet, al dan niet in combinatie met elkaar die drie factoren, kunnen we ook tackelen.

Dave: is van mening dat je er nog een argument aan toe kan voegen. Als je het goed uitvoert, kunnen we de volgende keer wel de meest toegankelijke gemeente van Nederland worden. Nu hebben ze dat bijna.

Aron: geeft aan, gezien de tijd, over te willen schakelen naar de organisatorische vormgeving. Het beeld dat bij hem naar voren komt, de demografie en dergelijke moet je eerst in beeld brengen, daaruit herleid je dan weer die vervoervraag, daarop baseer je je vervoersconcept, vervoersconcept kan dus nog niet gebaseerd worden omdat dat andere nog niet helemaal duidelijk is, als we het toch over de organisatie hebben, dan hebben we het over de rolverdeling, regie wat al eerder naar voren is gekomen, bij wie komt de regie te liggen, en hoe vindt overleg plaats. Vraag die daarbij centraal staat is: Hoe denken we over de organisatie van de GVGZ?

Richard: geeft aan dat je sowieso eerst moet praten met de gemeente, die zijn hier ook onderdeel van. Naar zijn mening kan je het plaatje dan zo invullen. En als je dan kijkt naar rolverdeling, dan moet je volgens Richard sowieso aan een soort stuurgroep denken.

Matthias: geeft aan dat hij het al verschillende keren heeft geprobeerd om het te organiseren vanuit DAM, wat een social firm is, maar ook gewoon geld moet verdienen, want er zitten mensen en die moeten ook gewoon betaald worden. Op het moment dat je het organiseert, dan verwachten ze ook dat je het initiatief, zeg maar, kunt trekken. Dat gaat echter niet. DAM kan heel goed faciliteren, DAM kan een chauffeur regelen, een voertuig regelen, het kan van alles zijn. DAM kan ook allerlei partijen in aanraking met elkaar laten komen en laten zien wie welk belang heeft. DAM kan ook uitleggen wat het maatschappelijk belang is. Maar uiteindelijk is het zo dat er een soort van coöperatie Goes-Zuid zou moeten zijn, waarin een paar founding fathers zitten, of mothers in dit geval, uhm, die zeggen van, oke, maar wij willen, dit is de stip op de horizon die we willen bereiken, en wij zien daar een heleboel mobiliteitsvraagstukken liggen en die willen we met zijn allen ook gaan invullen en we starten hiermee en dat gaan we verder uitbouwen daar naartoe en over 5 jaar willen we daar staan. De gemeente, in dit geval, ga je dan niet als eerste vragen, maar dan ga je de ouderenbond vragen, dan ga je naar de Rabobank, die zijn meer dan enthousiast.

Mourijn: geeft aan dat dat allemaal partners zijn die ook bij Goes-Zuid betrokken zijn.

Matthias: geeft aan dat die dit ook willen financieren, totdat een semi-commerciële partij zegt van, wij zijn het aan het organiseren, want dan mogen ze hun fondsen niet meer inzetten. Dus je moet het echt doen. Bij die uitvoerende alliantie, natuurlijk kan je daar DAM in betrekken, maar dat zou ook net zo goed TCR kunnen zijn als die een keer een licht gaan zien en zeggen, wacht eens even, de wereld verandert, we moeten meeveranderen, dan hebben zij een enorm bak aan voertuigen die zij ook in zouden kunnen zetten. Er ligt een enorm potentieel, alleen zijn zij het niet gewend, ze zien het niet gebeuren. Ze willen een uurprijs van 20 euro factureren. Ja, zo lang ze dat blijven doen gaan ze niet meedoen. Het inzetten van vrijwilligers of het inzetten van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, heel succesvol op Walcheren, ongeveer 80% van de chauffeurs die een traject starten, stromen binnen 6 maanden uit naar werk. En die hadden een indicatie dat ze dus niet geschikt waren voor regulier werk. En die rijden voor SVRZ, dagbesteding, met licht dementerende ouderen, die rijden voor Orionis eigen mensen rond.

Dave: geeft aan dat hij het goed vindt dat Matthias dit noemt. Dit hoort hij in het gesprek nog te weinig naar voren gekomen. Dave geeft aan dat hij wil dat het sociale plaatje breder wordt. Dat misschien wel mensen van Gors, met een licht verstandelijke beperking, die thuis zitten op de bank, dat die uit die bank komen en dat die misschien als een team ingezet worden voor de schoonmaak van zo een voertuig. Als je het hebt over social return on investment kan je het plaatje veel groter presenteren dan dat wij nu in 1,5 uur tijd hebben kunnen doen: er valt nog meer te halen.

Aron: concludeert, een coöperatie en dat gaat dan met name voor het doel over 5 jaar, wie moet daarbij aansluiten?

Matthias: geeft aan dat dat direct belanghebbenden moeten zijn.

Mourijn: geeft aan dat we in Goes-Zuid ongeveer 24 partijen hebben, met allemaal een andere pet op, die een belang hebben bij de leefbaarheid van Goes-Zuid.

Matthias: geeft aan dat zij in de coöperatie kunnen komen, echter, alleen maar als zij hun mobiliteitsvraagstuk inbrengen, wat zij zelf hebben en dat kan voor een orthopeed totaal iets anders zijn dan voor een supermarkt of een ouderenorganisatie. Vervolgens moet je kijken op welke manier kan je ook bijdragen, kun je een budget inbrengen of breng je een voertuig in die anders stil staat of breng je marge op je boodschappen in als ondernemer, ook goed. Maar dan weet je dus van wie voegt wat toe en wie financiert wie, een hele belangrijke vraag in zo een discussie als je zo een coöperatie opricht. Oke, wie hebben daar nou een belang bij en wie gaat dan nou betalen? Dan zijn fondsen ook veel beter bereid om te betalen. Verder geeft Matthias aan dat je het onmiddellijk uit die pilotsfeer moet trekken. De gemeente kan heel gemakkelijk tot 25000 euro in een collegevergadering zeggen van, oh ja, dat kan, hier heb je 25000 euro, kan je een pilot starten, maar daarmee ga je het niet redden om Goes-Zuid op de kaart te zetten. Dus je moet eigenlijk zeggen, nou, ik wil een pilot doen, maar wel een pilot van 5 jaar. En in die pilot hebben we die en die mijlpalen en de gemeente gaat steeds meer betalen als het steeds meer besparingen oplevert. Dat kunnen ze namelijk niet van tevoren bedenken. Maar dan heb je ze wel waar je ze eigenlijk wil hebben, namelijk, dat ze hun Wmo-gelden gaan ontschoten.

Mourijn: geeft aan dat dit traject aandacht en zorgvuldigheid vraagt. Dat doe je al met een soort kerngroep van partijen, dat kun je al niet op een plek neerleggen.

Matthias: bevestigt dit en geeft als reden dat Dave vanuit Gors een ander belang heeft dan een ouderenorganisatie. En een orthopeed heeft weer een ander belang. En soms gaat het zelfs over dezelfde mensen. En hoe waardevol is het om vrijwilligers te hebben, maar wie kan een vrijwilliger faciliteren, ik niet, want dan ben ik de arbeidsmarkt aan het verdringen. Maar de zorgorganisatie, die kan het wel. En als je 10 van dit soort Wim’s hebt die Goes-Zuid verder gaan helpen, ja. Alleen dan moet je ook nadenken over wat nou als Wim zelf ook ouder wordt en behoeftig. Het kan dus ook een re-integratie kandidaat zijn van de UWV.

Aron: concludeert, het bestuurlijk proces wordt gerund door de betrokkenen, dan echt de dagelijkse leiding, het uitvoeren van het vervoer door vrijwilligers, mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Matthias: geeft aan dat het een organisatie kan zijn zoals DAM, het kan ook een samenwerking zijn, in dit geval, DAM-Goes-Zuid of zo. Je moet kijken van, wie heeft nu waar belang bij. Ik heb belang bij duurzame aanvullende mobiliteit: ritten regelen, planning, voertuigen plannen, ook de hele zorg eromheen, want een elektrisch voertuig is heel wat anders dan een auto, er zijn geen garagebedrijven die even snel het voertuig kunnen fiksen, er gebeurt van alles mee. Verder geeft Matthias aan dat als je met een gebied voor elkaar hebt dat er 24 partijen aan tafel zitten, ze hebben allemaal 2 voertuigen, dan heb je 48 voertuigen om in Goes-Zuid mensen te gaan vervoeren, met 48 voertuigen kun je enorm veel doen, uhm, maar dan heb je dus ook een heleboel piekmomenten, maar je hebt ook 48 chauffeurs nodig. En vrijwilligers, daar heb je er geen 48 van. Plus dat die het vrijwillig doen en ook nog wel eens op vakantie gaan, op dinsdagmiddag gaan zwemmen of iets anders geks gaan doen. Dat kan. En kandidaten vanuit de bijstand, die gaan als het goed is naar hun werk. Maar dat is wel iets om te organiseren. Vergis je niet dat die regierol, die is nog veel belangrijker, want anders krijg je het niet geborgd, dat is wat ik hele dagen aan het doen ben.

Aron: brengt in dat het bij het opzetten van een buurtbusproject zo is dat je minimaal 25 vrijwilligers werft bij aanvang.

Matthias: geeft aan dat je dat kan vergeten, dat lukt helemaal niet.

Mourijn: stelt dat de vraag op een gegeven ontzettend legitiem wordt waarom de bus hier zo ontzettend leeg rijdt door de wijk?

Matthias: stelt dat je drempel te hoog is. Als ze het eenmaal gedaan hebben, ze hebben een paar keer bij een Wim in de auto gezeten, dan weten ze van, oh, Wim komt straks met de buurtbus. Stappen ze zo in, vragen ze van, Wim, kan ik daar naartoe, daar naartoe. Het is van belang dat de instapdrempel echt laag is.

Mourijn: vult daarop aan dat mensen (financieel en/of sociaal) getriggerd moeten worden om met de bus mee te gaan, ludieke acties bijvoorbeeld (10-rittenkaart bij de bingo).

1. Rondvraag

Aron: stuurt aan naar een afronding van de vergadering. Hij doet een laatste rondvraag.

Mourijn: vraagt aan Aron of hij de resultaten van zijn rapport nog gaat presenteren aan de betrokken partijen.

Aron: geeft aan dat hij dit zal doen, waarvoor nog een datum ingepland wordt. Daarnaast stuurt hij het onderzoeksverslag rond.

Dave: merkt op dat het voor Gors echt alleen interessant is als we groen gaan, klimaatneutraal. Daarnaast willen we geen last meer hebben van Wmo/Wlz: er komen momenteel twee busjes voorrijden omdat de een vanuit de Wmo is en de ander vanuit Wlz. Dit kan echt niet meer.

Matthias: geeft aan dat dat het standpunt is dat de coöperatie in moet nemen.

Dave: geeft aan dat Gors tevens streeft naar de inzet van specifieke doelgroepen, zoals schoonmaakbedrijf met cliënten, mensen achter het stuur met een afstand tot de arbeidsmarkt.

1. Afsluiting

De aanwezige partijen willen graag een vervolgafspraak maken.

**Volgende afspraak: woensdag 23 mei, 10.00 – 11.15 uur, locatie Ter Weel Goes.**

Doel van deze afspraak: achterhalen welke mobiliteitsvraag er ligt in de wijk Goes-Zuid, waar de gezamenlijke deler zit en welke route we vervolgens gaan volgen. De verschillende partijen bereiden deze vragen individueel voor.

Actie Aron: alle deelnemers uitnodigen voor het volgende overleg en de notulen van het focusgroepgesprek rondsturen.

Aron: sluit de vergadering formeel af.