



Stichting Wijkvervoer
Hillegersberg-Schiebroek

Adres: Minervaplein 96
3064 SK Rotterdam

Telefoon: 010-418 81 21

E-mail: info@belbus-his.nl

Website: www.belbus-his.net

2024 JAARVERSLAG

Besluit:

Het bestuur heeft in de bestuursvergadering van 13 maart 2025 het jaarverslag 2024 van de Stichting Wijkvervoer Hillegersberg-Schiebroek goedgekeurd.

Het bestuur:

Willem-Jan Boer - voorzitter

Evert Harreman - penningmeester

Carla Miltenburg - bestuurslid
(Contactpersoon Coördinatieteam)

Piet Hein Ingen Housz – bestuurslid

Harm Klijnsmit - secretaris

Rotterdam, maart 2025

INHOUD

Algemeen deel	1.0
Voorwoord	1.1
Inleiding	1.2
2024 in het kort	2.0
De organisatie	3.0
Het bestuur	3.1
Het coördinatieteam	4.0
De groep kantoor	4.1
De groep chauffeurs/begeleiders	5.0
Professionele ondersteuning	5.1
De vervoermiddelen	5.2
De contacten	6.0
De Federatie van wijkbussen	6.1
De eindejaar-bijeenkomst	7.0
De werk-/project-/groepen	7.0
De vooruitzichten	8.0
Financieel deel	9.0
Bijlagen:	
- Balans per 31 december 2024	
- Exploitatie-overzicht 2024	
- Specificaties bij de balans 2024	

1.0 ALGEMEEN DEEL

Beleidskader Heel de Stad (Beleid Gemeente Rotterdam)

“Wij (de gemeente) willen graag dat Rotterdammers in iedere wijk samen met anderen gezond en vitaal oud kunnen worden. En waar ouderen passende ondersteuning kunnen krijgen wanneer dat nodig is. Om dat ook op langere termijn organisatorisch en financieel mogelijk te maken, moeten we maatregelen nemen die bijdragen aan het vergroten of behouden van vitaliteit, welbevinden, zelfredzaamheid en samenredzaamheid. Het uitgangspunt is dat Rotterdamse ouderen prettig, zoveel mogelijk in hun eigen wijk in de stad oud kunnen worden. We zien de vergrijzing óók als een kans: we hebben het over een groep inwoners die meer tijd heeft om hun ervaring en talenten te investeren in de stad. We streven ernaar dat deze groep, mede dankzij ons wijkvervoer, zo lang mogelijk zelfstandig, zelf- en samen-redzaam en in goede gezondheid blijft”.

De historie en gang van zaken

De wijkbussen in Rotterdam ontstonden in de 1-ste helft van de jaren tachtig van de vorige eeuw als gevolg van de Mobiliteitsarmoede bij Gehandicapten en Ouderen. Na een experimentele fase zijn diverse wijkbusorganisaties opgezet. Een van de mogelijkheden was: ‘het bevorderen van kleinschalige vervoersprojecten’ met het oog op de toenemende vergrijzing en de verminderende mobiliteit van vele (hoog) bejaarden. Ook het doorbreken van het sociaal isolement en de toenemende eenzaamheid was een prioriteit. Doelstelling van dit beleid was het bevorderen van de maatschappelijke participatie van ouderen. 1985 Naar aanleiding van signalen uit Rotterdam kondigt Minister Smit-Kroes aan dat de wet personenvervoer zal worden gewijzigd ter bescherming van het “Vrijwilligersvervoer” waardoor Wijkbusvervoer “zonder vergunning” mogelijk wordt.

Zo’n veertig jaar geleden werd dus begonnen met het wijkbusvervoer. De politiek bedacht toen, met de groei van het aantal ouderen in het vooruitzicht, dat het niet goed zou zijn als mensen ‘achter de geraniums’ zouden belanden, alleen al vanwege het feit dat hun mobiliteit een probleem zou worden.

In welzijnsnota’s was te lezen dat de ouderen ‘....zolang als mogelijk is zelfstandig moeten kunnen blijven wonen’ en ‘dat er alles aan gedaan moet worden om hen in de gelegenheid te stellen om ‘zolang als mogelijk is hun sociale netwerk te kunnen onderhouden’. Dit alles is alleen mogelijk als het vervoer ook goed geregeld is. En zo werd het wijkbusvervoer, wat logisch is, een onderdeel van het welzijnsbeleid. In de loop der jaren is er nog een reden bij gekomen die het hebben van goed wijkbusvervoer ondersteunt. Door prioriteit te geven aan metro- en tramvervoer is het busvervoer er niet echt op vooruit gegaan. Voor veel ouderen is het omslachtig en tijdrovend. Het wijkbusvervoer is hierdoor voor velen een uitkomst gebleken en blijkt dat voor velen nog steeds te zijn. Intussen stimuleert onze lokale overheid het gebruik van het openbaar vervoer en wordt het zorgvervoer en het wijkbusvervoer (weliswaar uit verschillen potten) gefinancierd. Nu maar hopen dat men hierbij het overzicht behoudt.

Wachtende klanten voor de wijkbus weten altijd één ding zeker: het busje komt zo. Lang wachten is er in de regel namelijk niet bij. In de regel, want ook onze chauffeurs hebben helaas soms te maken met wegwerkzaamheden, omleidingen, files bij verkeerslichten en met mannen in hesjes die bij een druk kruispunt het verkeer ‘regelen’. En ja, het plannen van ritten is en blijft mensenwerk.

Desondanks zal het bij de wijkbus niet heel vaak voorkomen dat klanten, zoals helaas bij

andere vervoersbedrijven wel gebeurt, heel lang moeten wachten. Dat heeft ook te maken met het feit dat wij een vrijwilligersorganisatie zijn. Wij hebben geen businessmodel waarbij het geld centraal staat, maar hebben een missie om onze klanten zo goed mogelijk te helpen. De mens centraal dus en dat wordt, merken wij, zeer gewaardeerd.

Het fenomeen wijkbus dat hier in Rotterdam is uitgevonden bestaat inmiddels alweer bijna veertig jaar. Er is geen sprake van haltes of vaste routes. Klanten bellen minstens een dag van tevoren en worden volgens afspraak thuis opgehaald en later weer teruggebracht. Hoe simpel kan het zijn. Dat simpele is meteen ook de kracht van de wijkbus. Maar dat niet alleen. Die eerdergenoemde 'Human interest' ontbreekt niet bij onze bestuurders, lees: chauffeurs en begeleiders. Zij kennen onze klanten omdat zij op vaste dagen vaak vaste klanten vervoeren. Dat schept een band. Natuurlijk wegen ook bij de wijkbus de baten niet op tegen de kosten en moet er geld bij. Dat geld wordt verkregen via onze sponsors en door een subsidie van de gemeente en die is overigens goedkoop uit! Weliswaar gaat het bij alle wijkbusorganisaties samen in de stad om tonnen, maar dat is niets vergeleken met de miljoenen die uitgetrokken worden voor het openbaar vervoer en het zorgvervoer. Dat de wijkbus nog steeds in een behoefte voorziet, maken de cijfers duidelijk.

1. VOORWOORD

Het aantal ritten was in 2024 nog steeds niet op het peil van de jaren vóór 2021 (Corona) maar het is nu gelukkig weer in stijgende lijn. Daarom zijn wij verheugd dat de Stichting in het jaar 2024 haar statutaire doelstellingen voor een groter aantal mensen heeft weten te verwezenlijken dan in 2023. Dit is mogelijk gemaakt door de onbaatzuchtige inzet van de vrijwilligers, de geldelijke steun van de sponsors en de verstrekker van de subsidie, de Gemeente Rotterdam. Het bestuur bedankt allen hiervoor. Met hun aller steun hoopt het bestuur ook het jaar 2025 tot een succes te maken.

1.2 INLEIDING

De Stichting Wijkvervoer Hillegersberg-Schiebroek is opgericht in 1988. Het statutaire doel van de stichting, beter bekend als de Belbus, is:

1. ouderen in staat te stellen langer thuis te wonen en toch hun maatschappelijke en/of sociale contacten te onderhouden;
2. isolement te voorkomen;
3. ouderen te laten deelnemen aan diverse activiteiten.

Voor de vrijwilligers is het werken bij de Belbus een zinvolle en voldoening gevende tijdsbesteding; ook voor de vrijwilligers, meestal 65+, gelden eigenlijk dezelfde bovengenoemde doelstellingen.

De stichting verwezenlijkt haar doel met ca. 70 vrijwilligers en drie bussen. Zij werkt vanuit een gehuurd deel van het kantoor van de Bewonersvereniging 110-Morgen. De geldmiddelen kwamen o.a. uit subsidies van de gemeente, gelden van sponsors (reclame op de bussen is ook mogelijk), de contributie en opbrengst van het vervoer van de deelnemers (de klanten).

2.0 2024 IN HET KORT

Eind 2024 bedroeg het aantal vrijwilligers 79. De meesten zijn 65+ en de meesten werken 1 dagdeel per week.

Aan het einde van het jaar 2024 waren er 6 vrijwilligers vertrokken. Gelukkig konden er weer 11 nieuwe vrijwilligers binnen de stichting worden verwelkomd. Vier op de vijf vrijwilligers vervulden een functie als chauffeur of als begeleider op de bus. Alle vrijwilligers beschikken over een VOG.

Het uitje van dit jaar ging naar het Fort aan den Hoek van Holland, ook wel *Fort 1881* genoemd. Het is een voormalig pantserfort in Hoek van Holland. Het fort, gelegen aan de Nieuwe Waterweg, diende om de vaarweg in oorlogstijd te beschermen tegen een vijandelijke vloot en het strand tegen een invasie. Hier kregen wij een informatieve rondleiding en afsluitend een uitgebreide 3-gangen lunch.

Het aantal uitgevoerde ritten (persoonsverplaatsingen) was in het verslagjaar 2024 13124 ritten, tegen 12983 in 2023. In totaal werden er 192 rolstoelen via de lift vervoerd en is daarnaast 622 keer de lift gebruikt voor het laten instappen van deelnemers die niet via de treeplank naar binnen kunnen. Bovendien reed de Belbus ook voor de Voedselbank en ook dit jaar was de Belbus aangesloten bij de Stichting Schiebroek-Hillegersberg Solidair, deze stichting zet zich in tbv het armoedebeleid in de wijk. De Voedselbank in Schiebroek werd eerder geconfronteerd met de gevolgen van het sluiten van het uitgiftepunt. Dit is nu gevestigd in Crooswijk. Gevolg hiervan was, dat er een directe noodsituatie ontstond, omdat deze klanten voortaan zelf naar de Voedselbank in Crooswijk moesten gaan; en helaas is niet iedereen zowel financieel als qua afstand in de gelegenheid om naar Crooswijk te gaan. Daarom is er besloten ons hard te maken voor deze kwetsbare groep: Onze Belbus verzorgt nu het vervoer! Het nam wel enige tijd in beslag om alle zaken goed te regelen, maar half november 2023 zijn we begonnen met deze wekelijkse ritten naar deze Voedselbank: Het totaal gereden ritten in 2024 is 300; het totaal vervoerde personen is 1427. Deze ritten hebben geen negatieve invloed gehad op het reguliere vervoer; ook hier is het aantal ritten toegenomen. De financiering van deze ritten blijkt vooralsnog een knelpunt.

De relatie met de deelnemers, de klanten van de Stichting, wordt doorlopend bekeken met het oog op onze dienstverlening en om hen beter op de hoogte te houden van het werk van onze Stichting. Eens in de drie à vier jaar wordt een deelnemerstevredenheidsenquête afgenomen; de laatste keer was in 2018. Wij kregen van onze klanten gemiddeld een 8,5 als rapportcijfer. In maart 2025 zal de enquête weer worden afgenomen.

Tevens wordt ten aanzien van deze groep geprobeerd te letten op hun welzijn en de fysieke en psychische gezondheid. Zijn er verontrustende signalen dan kan er tijdig voor verdere hulp naar de geëigende instellingen worden verwezen (via de “Wijkhub” of de “Vraagwijzer”).

Daarnaast is er een klachtenprocedure en is er een vertrouwenspersoon aangesteld, bovendien beschikt de Belbus over een AVG.

Voortdurende professionalisering van het bus personeel blijft van belang, m.n. in het kader van de veiligheid van onze deelnemers/klanten, maar ook van onze vrijwilligers zelf.

Chaufeurs krijgen een bijscholing, een rijstijltraining. Met deze training wordt getracht per chauffeur de wijze van autorijden in kaart te brengen. Doel is daarnaast de veiligheid van onze deelnemers en vrijwilligers te waarborgen. Cursussen/trainingen zijn een belangrijke voorwaarde voor subsidie van de gemeente Rotterdam.

Met de vrijwilligers werden regelmatig “bijpraat-gesprekken” gehouden waardoor inzicht werd verkregen in hun wensen en mogelijkheden; eventuele knelpunten werden besproken en daar waar nodig opgelost. Ook werd een reeks praktische suggesties gedaan voor een meer effectieve bedrijfsvoering.

De deelnemersenquête en deze “bijpraat-gesprekken” zijn een vorm van zelfreflectie waarop mede het beleid wordt vorm gegeven. Dit omdat het altijd beter kan!

Het afgelopen jaar hebben alle wijkbusorganisaties in Rotterdam wederom afspraken gemaakt met de gemeente. Omdat wij als Belbus vallen onder het gemeentelijk beleid van “Heel de Stad” worden we qua subsidie niet gekort en worden we afgerekend op de werkelijke kosten. Afsproken is:

- wij trachten, in 2025 rond de 13300 (streefgetal) ritten voor 925 deelnemers te halen, dit terwijl het streefgetal vóór Corona (2020) nog 18000 ritten was.
- via de zorginstellingen vervoeren wij geen mensen met een WMO-indicatie naar de dagbesteding, dit om te voorkomen dat de gemeente dit vervoer dubbel subsidieert.
- wij vragen voor alle vrijwilligers een VOG aan. Vanaf 2018 beschikken alle vrijwilligers over een VOG en vanaf 1 januari 2019 is de VOG voor een organisatie als de Belbus gratis.
- wij leveren ieder jaar naast een jaarrapportage ook een halfjaarrapportage in bij de gemeente
- de gemeente Rotterdam heeft vanaf 2022 de prijs van de ritprijzen en het basistarief van het lidmaatschap voor alle wijkbussen in Rotterdam vastgesteld. Daarom zijn de volgende tarieven van toepassing: contributie Euro 16,50 p.p. en Euro 24,50 per stel. De ritprijs bedraagt Euro 1,35 per rit. (Retour Euro 2,70). Omdat de acceptgiro is afgeschaft, wordt de contributie voortaan zoveel mogelijk per automatische incasso betaald. En in de bussen is er de mogelijkheid om contactloos te betalen.
- wij geven uitvoering aan het kwaliteitsbeleid van de gemeente Rotterdam om daar waar gewenst EHBO-cursussen, rijstijltrainingen en andere relevante nascholingen aan te bieden aan onze vrijwilligers. Daarnaast volgen wij ook het kwaliteitsbeleid t.b.v. de deelnemers door onze bussen te voorzien van een ruime, verantwoorde instap, een entreeplank en optrek- en veiligheidstangen.
- wij beschikken over 2 bussen met een lift t.b.v. het rolstoelvervoer/rollators en t.b.v. mensen die de opstaptrede niet kunnen gebruiken.
- wij beschikken over bussen met een motor die voldoet de norm van GTL-brandstof, dit om daarmee te voldoen aan de milieu-eisen.

- wij hebben het “Maatschappelijk Convenant Jeugd en Volwassenen” van de gemeente Rotterdam ondertekend. Vanuit dit Convenant werkt onze Belbus samen met het Buurtbedrijf Schiebroek en met Dock.

3.1. DE ORGANISATIE

De huidige organisatievorm, die in 2004 is ingevoerd, bestaat uit het bestuur, de coördinator, het coördinatieteam (CT) en de uitvoerenden. De coördinator is verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken. Het CT is de schakel tussen bestuur en uitvoerenden. Het CT draagt zorg voor de uitvoering van het door het bestuur uitgezette beleid en doet aanbevelingen aan het bestuur. Voor specifieke aandachtsgebieden/projecten is er een aantal werk-/projectgroepen actief. Het beleid op lange termijn van de Stichting is te vinden in het ondernemingsplan. Organisatie, taken en uitvoering van de werkzaamheden liggen vast in het Handboek en het Informatieboekje voor nieuwe vrijwilligers, dat in 2022 werd geactualiseerd. Het Handboek en het Informatieboekje geven richtlijnen voor het zinvol inzetten van vrijwilligers om de bedrijfsvoering te bevord

3.1 HET BESTUUR

De samenstelling van het bestuur gedurende het verslagjaar was als volgt:

voorzitter

: Willem-Jan Boer

penningmeester	: Evert Harreman
secretaris	: Harm Klijnsmit
algemeen bestuurslid en	
contactpersoon voor onze coördinator	: Henriette Thomas
algemeen bestuurslid	: Piet Hein Ingen Housz

Ook alle bestuursleden beschikken over een VOG en zij zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Het bestuur kwam in het verslagjaar negen keer bijeen. Onderwerpen die aan de orde kwamen, waren o.a.: de punten die het coördinatieteam aan ons doorgaf, de aanschaf van een nieuwe bus, de vaststelling en het bijhouden van het werkplan, de behandeling en vaststelling van het jaarverslag, de automatisering van de bedrijfsvoering, de public relations, de werving van vrijwilligers en deelnemers, en de besprekingen met de gemeente Rotterdam, de beide Wijkraden, de Federatie Wijkbussen Rotterdam en andere instellingen.

4.0 HET COÖRDINATIETEAM

Het CT bestond in 2024 uit 9 personen, onder wie de coördinatoren van de kantoorgroep, de chauffeurs- en begeleidersgroep, de groep vervoermiddelen en de coördinator. Het CT kwam in 2024 8 maal bijeen.

De onderwerpen van het overleg waren onder andere: de uitvoering van de rittenplanning; de uitvoering van public relations en ICT-activiteiten; knelpunten in de dagelijkse praktijk m.b.t. de kantoorgroep en de chauffeurs/begeleiders; aanbevelingen aan het bestuur over verschillende onderwerpen waaronder: adviezen over aanvullingen m.b.t. het Handboek, de uitbreiding van de automatisering t.b.v. de bedrijfsvoering, het vervoer van deelnemers, en de praktische uitvoering van de aanvraag voor de ritten voor dagbesteding en dagbehandeling.

4.1 DE GROEP KANTOOR

De groep kantoor is de schakel tussen de klant en de chauffeurs/begeleiders. Deze medewerkers behandelen het telefoon- en mobilofoonverkeer en maken de ritafspraken. Zij voorzien het buspersoneel van de ritgegevens en van de laatste inlichtingen/wijzigingen. Tevens nemen zij de aanmeldingen van de nieuwe deelnemers in ontvangst. Twee medewerkers van de groep coördineren de dagelijkse werkzaamheden en begeleiden de nieuwe vrijwilligers in de groep.

5.0 DE GROEP CHAUFFEURS/BEGELEIDERS

Het personeel van de bussen bestaat uit één chauffeur en één begeleider. De begeleider helpt de klanten bij het in- en uitstappen van de bus. Daarnaast helpt hij/zij de chauffeur bij het manoeuvreren met de bus en onderhoudt hij/zij via de mobilofoon het contact met het kantoor en de andere bussen. Sinds medio 2021 kunnen de klanten ook contactloos via de pin betalen. Een bus heeft één bemensing voor de ochtenddienst en één voor de middagdienst.

Twee medewerkers van de groep coördineren de dagelijkse werkzaamheden en begeleiden de nieuwe vrijwilligers in de groep. Sommige chauffeurs vervullen zo nodig ook de functie van begeleider en kantoormedewerker. Omgekeerd vervullen sommige begeleiders zo nodig de taak van chauffeur. Vanwege veiligheidsoverwegingen krijgen chauffeurs regelmatig een rijstijltest. In het algemeen wordt dit onderzoek door de chauffeurs als nuttig ervaren. Voor de vrijwilligers die als chauffeur werkzaam zijn, bestaat er een leeftijdsgrens van 80, daarna, tot uiterlijk 85 jaar, krijgt deze vrijwilliger ieder jaar een rijstijltest.

5.1 PROFESSIONELE ONDERSTEUNING

Om de continuïteit van de procesvoering te ondersteunen beschikt de Stichting sinds 2006 dankzij een subsidie van de gemeente, over een betaalde, professionele (parttime) kracht. Ook in 2024 bleek deze coördinator weer van groot belang voor het goed laten reilen en zeilen van de organisatie; deze coördinator is verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken.

5.2 DE VERVOERMIDDELEN

Het vervoer van de klanten wordt uitgevoerd met drie bussen, waarvan minstens 1 een rolstoelbus is. Van de gele kleur wordt verwacht dat deze goed opvalt en duidelijk als “Belbus” herkenbaar is. Van deze 3 bussen zijn er inmiddels twee vernieuwd; dit zorgde ervoor dat onze Belbus gemakkelijk kon voldoen aan de taakstelling van de gemeente; het betekent wel dat we eind 2025 een nieuwe bus aanschaffen.

6.0 DE CONTACTEN

In de eerste plaats was er het dagelijks contact met de deelnemers, de klanten van de Stichting. Eind 2024 had de Stichting 913 ingeschreven deelnemers/klanten. Een deel van hen maakt frequent gebruik van de bus. Bij nieuwe aanmeldingen wordt gelijk een contactadres gevraagd voor noodgevallen. Bovendien kunnen nieuwe deelnemers alleen nog via automatische incasso of bankoverschrijving de contributie betalen. Voor alle informatie kan men altijd terecht op onze website www.belbus-his.net

Naast de contacten met zorginstellingen waren er de contacten met de instellingen voor wijkvervoer in de omliggende wijken. Hierbij ging het doorgaans om de uitwisseling van ervaringen. Vooral Wijkbus Alexander en IJsselmonde hebben veel voor onze wijkbus kunnen betekenen, met name de ervaringsdeskundigen m.b.t. het werken met geautomatiseerde bestanden. Inmiddels werkt de automatiseringsdeskundige van Alexander ook incidenteel voor de Belbus en wijkbus Hoogvliet. Op deze wijze kunnen de kosten worden gedeeld.

Om meer inzicht te krijgen in het belang van deze externe contacten beschikken wij over een analyse van de "stakeholders". De vraag is wie er belang hebben bij de Stichting, wat dit belang inhoudt en hoe groot dit belang is. Op deze wijze wil het bestuur een doeltreffende communicatie met de buitenwereld bereiken. Voor de interne communicatie verschijnt er via de mail regelmatig onze Nieuwsbrief. Op gezette tijden namen wij, met een afvaardiging, deel aan de bijeenkomsten/vergaderingen van de Federatie Wijkbussen Rotterdam (FWR) en de Gemeente Rotterdam. De Belbus is betrokken bij het wijkteam en het gemeentelijk project “Langer Thuis Arrangement Hillegersberg-Schiebroek”. Voor alle speciale activiteiten van onze organisatie werd gepoogd hiervoor in de wijkkrant van Hillegersberg Exclusief, van LIS (Leven in Schiebroek) en van de 110-Morgen aandacht te vragen.

Mede omdat ons kantoor is gevestigd in het gebouw van de Bewonersorganisatie 110-Morgen, werd regelmatig overleg gevoerd met de voorzitter, Jan Pierweijer. Overleg met de gebiedsadviseur, mw. De Kluijver, werd gevoerd over de subsidie-aanvraag, de beschikking, de terugloop van het aantal ritten e.d.

6.1 DE FEDERATIE VAN WIJKBUSSEN

De Stichting Wijkvervoer Hillegersberg-Schiebroek is sinds de oprichting van de Federatie van Wijkbussen Rotterdam (FWR) lid van deze vereniging. De Federatie heeft tot doel de belangen van de aangesloten instellingen voor wijkvervoer te behartigen bij de overheid en in het bijzonder bij de gemeentelijke overheid. Sinds 2019 heeft de Federatie een nieuw bestuur, waar onze secretaris deel van uitmaakt. De bijeenkomsten zijn nuttig als forum voor het uitwisselen van informatie tussen de instellingen voor wijkvervoer onderling en voor het onderhouden van de wederzijdse betrekkingen. Er wordt actief meegedacht over de mobiliteitsmogelijkheden binnen Rotterdam en er wordt overlegd over de toekomst, m.n. over de subsidiëring en de daarvoor door de gemeente Rotterdam gestelde voorwaarden.

7.0 DE EINDEJAAR-BIJEENKOMST

De Vereniging van de Vrienden van de Belbus hield in 2024 weer haar eindejaar bijeenkomst. Dit werd georganiseerd in het Huis van de Wijk, Arcadia, dit met behulp van de Bewonersorganisatie 110-Morgen. Het was een feestelijke bijeenkomst met een hapje en een drankje. Leden van de vereniging zijn alle vrijwilligers, werkend bij de stichting. Deze vereniging verzorgt ook het lief-en-leed-aspect.

De eindejaar-bijeenkomst is ook bestemd om het bestuur aan de vrijwilligers van de Belbus verantwoording te doen afleggen van zijn beleid over het afgelopen jaar en de voornemens voor het komend jaar bekend te maken. Ook het CT doet dat. Daarnaast krijgen vrijwilligers aan het eind van het jaar een kerstattentie.

Tevens wordt vermeld wie er in het verslagjaar zijn vertrokken en worden de nieuwkomers voorgesteld. Diegenen die zich vijf jaar of een veelvoud daarvan hebben ingezet, ontvangen als blijk van waardering een attentie. Deze vrijwilligers werden voor het voetlicht gehaald en kregen als dank voor hun inzet een cadeaubon.

7.1 WERK-/PROJECTGROEPEN

In het verslagjaar waren onder meer de werk-/projectgroepen, zoals de groep pr. en werving, de groep recreatieritten en de ICT- groep actief. In de diverse wijkbladen is geadverteerd om nieuwe deelnemers en vrijwilligers te werven.

De ICT-groep bestond aan het einde van het jaar uit 3 personen. Deze groep houdt zich bezig met het onderhoud en de ontwikkeling van de noodzakelijke programmatuur en het inwerken van vrijwilligers voor de verschillende functies in het kader van ICT. De leden van deze groep waren betrokken bij het ontwikkelen van het uniform automatiseringsproject, e.e.a. in nauwe samenwerking met wijkbus Alexander. Het programma draait nu tot volle tevredenheid in Alexander en Hillegersberg-Schiebroek. Inmiddels werkt ook Wijkbus Hoogvliet met deze programmatuur.

De cie-recreatieritten is ververst met nieuw bloed, er wordt nieuw beleid ontwikkeld. Corona zorgde ervoor dat de recreatieritten in 2021 en 2022 vervielen, maar sinds 2023 worden deze wederom georganiseerd, dit tot volle tevredenheid van onze deelnemers/klanten.

In 2024 werden er voor 145 deelnemers recreatieritten (persoonsverplaatsingen) naar diverse locaties georganiseerd.

Ook voor 2025 wordt er wel weer een aantal ritten georganiseerd.

In 2024 is een samenwerking aangegaan met bewonersorganisatie 110-Morgen, waarbij de Belbus de mensen naar een muzikale middag of diner chantant brengt en deze weer ophaalt.

8.0 DE VOORUITZICHTEN

Het bestaande beleid wordt in het jaar 2025 voortgezet.

De verhouding/communicatie m.b.t. de deelnemers, de klanten van de stichting, wordt doorlopend bekeken met het oog hen beter op de hoogte te houden van het werk van de Stichting. De bussen zijn eveneens een onderwerp van aanhoudende zorg. Dit omvat onder meer de veiligheid, het beperken van de schades en de tijdige vervanging van deze voertuigen.

9.0 FINANCIEEL DEEL

Het financieel verslag bestaat uit de navolgende delen:

- Balans per 31 december 2024
- Exploitatie-overzicht 2024
- Specificaties bij de balans 2024

