



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



2025 JAARVERSLAG

ACTIEF
fysiotherapie

BROEDERS BRILLEN
Peppelweg 107a
3053 GG Rotterdam

TIMMERBEDRIJF
KLEINJAN
verbouwingen interieurbouw beveiligingen

COLORS @HOME MEULMAN
interieurspecialist

 **MÖLLER**
AUTOSCHADE

 **MINERVA**
HOORTECHNIEK

OosterGlashandel.nl
Dé glashandel van Rotterdam

ATI
Albers Trading B.V.

RBI projectstoffering

Bloemsierkunst
Sjerp

VGBR
VASTGOEDBEHEER ROTTERDAM

P VAN DER VELDEN lease

baljon

DR
VM
DE ROTTERDAMSCH
VASTGOED
MAATSCHAPPIJ

spindler
makelaars

**KENNIS
IN HUIS!**

Huidige sponsors

Besluit

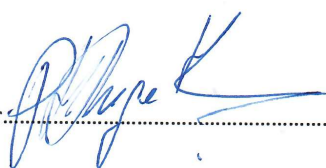
Het bestuur heeft in de bestuursvergadering van 05 maart 2026 het jaarverslag 2025 van de Stichting Wijkvervoer Hillegersberg-Schiebroek goedgekeurd.

Het bestuur:

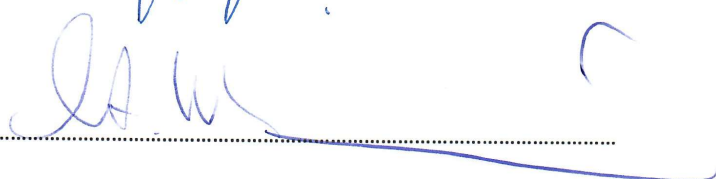


Kees Okkema - voorzitter

Piet Hein Ingen Housz - penningmeester.....



Harm Klijnsmit - secretaris.....



Rotterdam, maart 2026

Inhoud

1.0 ALGEMEEN DEEL	5
1.1 VOORWOORD	6
1.2 INLEIDING.....	7
2.0 2025 IN HET KORT	8
3.0 DE ORGANISATIE	10
3.1 HET BESTUUR	10
4.0 HET COÖRDINATIETEAM	11
4.1 DE GROEP KANTOOR.....	11
4.2 DE GROEP CHAUFFEURS/BEGELEIDERS.....	11
4.3 PROFESSIONELE ONDERSTEUNING	11
4.4 DE VERVOERMIDDELEN	12
5.0 DE CONTACTEN	13
5.1 DE FEDERATIE VAN WIJKBUSSEN.....	13
6.0 DE EINDEJAARSBIJEENKOMST	14
6.1 WERK- en PROJECTGROEPEN	14
7.0 DE VOORUITZICHTEN	15
8.0 FINANCIËEL DEEL	16

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 1ste 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 scheidt 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.

1.1 VOORWOORD

Het aantal ritten in 2025 was nog steeds niet op het peil van de jaren vóór 2020 (Corona), maar het is al 3 jaar in stijgende lijn. Daarom heeft de Stichting in het jaar 2025 haar statutaire doelstellingen al voor het derde achtereenvolgende jaar weten te verwezenlijken. Dit is mogelijk gemaakt dankzij 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 2026 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 2025 IN HET KORT

Eind 2025 bedroeg het aantal vrijwilligers 72. De meesten zijn 65+ en de meesten werken 1 dagdeel per week.

Aan het einde van het jaar 2025 waren er 12 vrijwilligers vertrokken. Gelukkig konden er weer 15 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 aantal uitgevoerde ritten (persoonsverplaatsingen) was in het verslagjaar 2025 14661 ritten, tegen 12983 in 2024. In totaal werden er 180 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.

Daarnaast reed de Belbus ook voor de Voedselbank. Daarom heeft de Belbus zich in 2023 aangesloten bij Schiebroek-Hillegersberg Solidair (SHS). De ritten worden bekostigd via SHS en de netto-opbrengsten worden aangewend als buffer (geormerkt) voor de bussen. 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, fysiek 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 de wekelijkse ritten naar deze Voedselbank: Het totaal gereden ritten in 2025 is 250; het totaal vervoerde personen is 1340. Deze nieuwe activiteiten gaan niet ten koste van onze kernactiviteit. Ook daar hebben we een groei van het aantal persoonsverplaatsingen gerealiseerd van 14%.

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 is de enquête wederom afgenomen: ons rapportcijfer is nu een 9.

Tevens wordt ten aanzien van deze groep geprobeerd te letten op het 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 "Vraagwijzer").

Daarnaast is er voor onze klanten en voor de vrijwilligers een vertrouwenspersoon aangesteld en 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. Daarom krijgen onze chauffeurs 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 mede wordt vormgegeven. 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. Afgesproken is:

- wij trachten, in 2026 rond de 16.000 (streefgetal) ritten voor ongeveer 950 deelnemers te halen, dit terwijl het streefgetal vóór 2020 nog 18.000 ritten was.
- wij vervoeren voor de zorginstellingen geen mensen met een WMO-indicatie naar de dagbesteding (de Gemeente Rotterdam is hiervoor verantwoordelijk).
- 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 24,75 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 en t.b.v. mensen die de opstaprede niet kunnen gebruiken.
- wij beschikken over bussen met een motor die voldoet de norm van GTL-brandstof, dit om daarmee te voldoen aan de milieueisen.
- 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.

3.0 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. Deze coördinator is de schakel tussen bestuur en het ct. 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 in 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 bevorderen.

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	: Carla Miltenburg
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 Wijkraad van Schiebroek en Hillegersberg, de Federatie Wijkbussen Rotterdam en andere instellingen.

4.0 HET COÖRDINATIETEAM

Het ct bestond in 2025 uit 9 personen, onder wie de coördinatoren van de kantoorgroep, de chauffeurs- en begeleidersgroep, de groep vervoermiddelen en de coördinator. Het ct kwam in 2025 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.

4.1 DE GROEP KANTOOR

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

4.2 DE GROEP CHAUFFEURS/BEGELEIDERS

Het personeel van een bus 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 mobilfoon 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.

Een medewerker van de groep coördineert de dagelijkse werkzaamheden en begeleidt 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.

4.3 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 2025 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.

4.4 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 drie bussen zijn er inmiddels twee vernieuwd; dit zorgde ervoor dat onze Belbus gemakkelijk kon voldoen aan de taakstelling van de gemeente; het betekende wel dat we eind 2025 een nieuwe bus aanschaffen.



5.0 DE CONTACTEN

In de eerste plaats was er het dagelijks contact met de deelnemers, de klanten van de Stichting. Eind 2025 had de Stichting 930 ingeschreven deelnemers/klanten. Een groot 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.nl

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 heeft veel voor onze wijkbus kunnen betekenen, met name de ict-ervaringsdeskundigen m.b.t. het werken met geautomatiseerde bestanden. Inmiddels werkt hun automatiseringsdeskundige 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 wordt de analyse van de "stakeholders" voortdurend up-to-date gehouden. 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 (Schiebroek) en van de 110-Morgen aandacht te vragen.

Mede omdat het kantoor is gevestigd in het gebouw van de Bewonersorganisatie 110-Morgen, werd regelmatig overleg gevoerd met de voorzitter, Jan Pierweijer, onder andere over de ritten die wij voor deze bewonersorganisatie doen. Overleg met de gebiedsadviseur, mw. Havuctu, werd gevoerd over de subsidieaanvraag, de begroting, de jaarrekening, de beschikking, het aantal ritten e.d.

5.1 DE FEDERATIE VAN WIJKBUSSEN

De Stichting Wijkvervoer Hillegersberg-Schiebroek is sinds de oprichting van de Federatie van Wijkbussen Rotterdam (FWR) lid van deze instelling. 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. In de loop van 2025 werd de vereniging opgeheven en het jaarlijkse overleg wordt nu op informele wijze gehandhaafd.

6.0 DE EINDEJAARSBIJEENKOMST

De Vereniging van de Vrienden van de Belbus hield eind 2025 weer haar eindejaar bijeenkomst. Leden van de vereniging zijn alle vrijwilligers, werkend bij de Stichting. Deze vereniging verzorgt uitjes en het lief-en-leed-aspect. Volgens de richtlijnen van de gemeente Rotterdam belonen wij de vrijwilligers niet, zij krijgen wel op allerlei wijze een blijk van waardering.

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 verwelkomd. 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. Op zo'n avond wordt het jaar afgesloten met een drankje en een hapje.

6.1 WERK- EN PROJECTGROEPEN

In het verslagjaar waren onder meer de werk- en projectgroepen, zoals de groep pr. en werving, de groep recreatieritten en de ict-groep actief.

De groep werving en PR bestaat uit 5 vrijwilligers en is actief op de markt en verschillende braderieën. Als PR-werving actie zijn we begonnen met het gratis kaartjes uitdelen voor een eenmalig gratis retourtje voor niet leden van de Belbus. Hiermee wordt de drempel minder groot om de stap te zetten om lid te worden. Dit was effectief en we zullen dit mogelijk in de toekomst herhalen. In de diverse wijkbladen is geadverteerd om nieuwe deelnemers en vrijwilligers te werven.

De ict-groep bestond aan het einde van het jaar uit twee 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 twee leden van de groep waren betrokken bij het ontwikkelen van het uniform automatiseringsproject, e.e.a. in nauwe samenwerking met wijkbus Alexander. Het programma draait nu in Alexander en Hillegersberg-Schiebroek. Inmiddels werkt ook Wijkbus Hoogvliet met deze programmatuur.

De werkgroep recreatieritten is ververst met nieuw bloed en er werd nieuw beleid ontwikkeld, dit tot volle tevredenheid van onze deelnemers/klanten:

Het aantal recreatieritten (persoonsverplaatsingen) was in 2025 binnen Rotterdam is 74 en even buiten Rotterdam 80.

In 2024 is er een samenwerking aangegaan met bewonersorganisatie 110-Morgen waarbij de Belbus mensen naar een muzikale middag of diner chantant brengt en ophaalt. Deze samenwerking loopt in 2025 nog steeds.

7.0 DE VOORUITZICHTEN

Het bestaande beleid wordt in het jaar 2026 voortgezet.

De verhouding 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 het beperken van de schades en de tijdige vervanging van deze voertuigen.

8.0 FINANCIEEL DEEL

Het financieel verslag bestaat uit de navolgende delen:

- Balans per 31 december 2025
- Exploitatieoverzicht 2025
- Specificaties bij de balans 2025