

Wettelijke en aanvullende vervoersmogelijkheden
Ontvanger: gemeenteraad Gooise Meren
Opstellers: Carlijne Vos, Frank Kemper en Linda Visscher
Datum: mei 2024

Toezegging

Het college heeft in de Beeldvormende Raad d.d. 1 juni jl. aan de gemeenteraad een verkenning toegezegd naar mobiliteitsarmoede waarin ook de Plusbus aan de orde komt. Dit naar aanleiding van de motie van de PvdA (M23-06). Daarna is in een raadsmededeling (RM 686013 augustus 2023) een vooraankondiging gedaan over de vertraging in de aanlevering van de dit document. Met deze bijlage wordt aan de toezegging voldaan.

Inleiding

Voor veel mensen is mobiliteit iets waar ze niet vaak over nadenken. Ze pakken de fiets als ze een boodschapje willen doen of ze stappen in de auto als ze naar familie gaan. Echter, voor veel mensen is mobiliteit helemaal niet vanzelfsprekend. We denken dan snel aan senioren die slecht ter been zijn. Maar ook mensen met een licht verstandelijke beperking (LVB) of statushouders die geen Nederlands spreken vinden het vaak lastig om te komen waar ze moeten of willen komen. Beperkte mobiliteit staat zelfregie en meedoen aan het maatschappelijk leven in de weg: dit wordt vervoersarmoede of mobiliteitsarmoede genoemd.

We constateren dat er sinds jaren een verschraving is van het openbaar vervoer (ov) in de regio. Routes van buslijnen zijn ingekort, verlegd of verdwenen. Dit raakt vooral doelgroepen die afhankelijk zijn van het ov om van a naar b te komen. De vraag rijst of het aanbod van wettelijke en aanvullende vervoersmogelijkheden in de gemeente dekkend is om mobiliteitsarmoede te beperken.

We beantwoorden deze vraag door te bekijken of de huidige vervoersopties in Gooise Meren voldoende aansluiten bij de verschillende groepen met een verhoogde kans op mobiliteitsarmoede. Omdat mobiliteitsarmoede een zeer alomvattend probleem is, bakenen we het als volgt af. We richten ons op vervoersopties voor volwassenen, die vanuit de gemeente aangeboden of gesubsidieerd worden. We laten ondersteuning door middel van scootmobielen of andere hulpmiddelen daarbij buiten beschouwing en kijken vooral naar diensten met motorvoertuigen, zoals vervoer met de auto of bus.¹

Samenvatting bevindingen

Momenteel sluit het aanbod van wettelijke en aanvullende vervoersopties voldoende aan bij groepen met een verhoogde kans op mobiliteitsarmoede. Belangrijk aanbod is het Wmo-vervoer, dat wordt aangevuld met gesubsidieerde initiatieven. Met het Wmo-vervoer ligt een sterke basis, met name voor senioren en voor mensen met een beperking. De aanvullende vervoersmogelijkheden Automaatje en De Rollybus zijn belangrijk om te behouden. Ze bieden een alternatief voor mensen, ook degene met een Wmo-taxipas, die het Wmo-vervoer niet kunnen of willen gebruiken. Stichting Vier het Leven en de Plusbus zijn vanuit mobiliteit gezien geen noodzakelijke voorzieningen, maar vervullen wel degelijk een sociale functie.

Er zijn geen sterke signalen dat andere risicogroepen, zoals mensen met een migratieachtergrond of een laag inkomen, op het gebied van vervoersopties meer nodig hebben, ook al is er momenteel weinig specifiek aanbod voor hen ingericht. De kanttekening hierbij is dat wij signalen wellicht niet oppikken, omdat het om moeilijk te bereiken groepen gaat. Daarom bevelen we aan om samen met de USD te kijken hoe we mobiliteitsarmoede bij cliënten beter in zicht kunnen krijgen.

Leeswijzer

In de onderliggende verkenning wordt eerst een begripsbepaling van mobiliteitsarmoede gegeven en worden de risicogroepen beschreven (paragraaf 1). Daarna wordt een situatieschets gegeven van de aanwezigheid van deze risicogroepen in Gooise Meren (paragraaf 2). In de derde paragraaf zoomen we weer uit en worden de beleidsopties beschreven die gemeenten hebben om mobiliteitsarmoede tegen te gaan. Daarna worden de in

¹ Hulpmiddelen die de gemeente vanuit de Wmo verstrekt worden buiten beschouwing gelaten, omdat dit de scope te breed maakt ten opzichte van het doel van deze verkenning.

Gooise Meren aanwezige vervoersopties beschreven (paragraaf 4). Deze inventarisatie besluit met een aantal bevindingen over mogelijke mobiliteitsarmoede in Gooise Meren en de aanbeveling een aantal zaken te monitoren (paragraaf 5).

Disclaimer

Het is niet mogelijk om op basis van deze verkenning harde conclusies te trekken over mobiliteitsarmoede in onze gemeente. Mobiliteitsarmoede is een relatief nieuw onderwerp waar pas een aantal jaren aandacht voor is. Er is in Nederland nog geen grootschalig onderzoek uitgevoerd welke doelgroepen mobiliteitsarmoede ondervinden, waar ze dat ondervinden en op welke manier. Om daar achter te komen is zeer intensief kwantitatief en kwalitatief onderzoek nodig. Daarnaast bestaan er geen wettelijke normen voor minimaal aanbod aan aanvullende vervoersmogelijkheden naast het bij de wet vereiste vervoer (ov, Wmo-vervoer, Zvw en Wlz). We hebben geprobeerd om zo goed mogelijk te beschrijven waar mogelijke gaten liggen in het aanbod en wat aandachtspunten zijn.

1. Mobiliteitsarmoede – begripsbepaling en risicogroepen

Vervoer is een randvoorwaarde voor een inclusieve samenleving waarin iedereen kan participeren in de maatschappij. Om je goed te verplaatsen moet een vervoersoptie niet alleen beschikbaar zijn. Iemand moet er ook gebruik van kunnen maken en moet dit ook willen en durven. Dus naast de objectieve voorwaarde dat een vervoersmiddel beschikbaar is, gaat mobiliteitsarmoede ook over iemands sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden en diens (eerdere) ervaringen met vervoersmogelijkheden. We kiezen daarom, in navolging van het ministerie van IenW, voor het bredere begrip mobiliteitsarmoede in plaats van het smallere begrip vervoersarmoede (wat vooral gaat over het hebben van vervoersopties).

Volgens het Ministerie van IenW is er een aantal risico-indicatoren voor mobiliteitsarmoede: laag inkomen, hogere leeftijd, migratieachtergrond, gezondheidsproblemen, wonen in landelijk gebied en voertuigenbezit en gebruik. Risico-indicatoren staan vaak niet op zichzelf. Zo hebben mensen met een lager inkomen vaak ook minder voertuigen in bezit.²

Deze indicatoren vertalen we naar de volgende risicogroepen:

- Senioren
- Mensen met fysieke, zintuigelijke of psychische beperking
- Mensen met verstandelijke beperkingen
- Mensen met een laag inkomen
- Mensen met een migratieachtergrond
- Mensen die wonen in landelijk gebied

2. Situatieschets Gooise Meren

Alhoewel we geen harde uitspraken kunnen doen over mobiliteitsarmoede in onze gemeente, kunnen we wel een beeld geven van het aantal bewoners dat in deze risicogroepen valt. Daarnaast kunnen we een indicatie geven waar in Gooise Meren de kans op mobiliteitsarmoede het grootst is. De verschillende risicogroepen wonen namelijk niet evenredig verspreid over de gemeente, maar concentreren zich geografisch in bepaalde wijken en buurten (zie bijlage 1).

Senioren. In Gooise Meren is 20,8% van de inwoners 65 jaar of ouder. Echter, vanaf 80 jaar is de kans een stuk groter dat mensen minder mobiel zijn: dit is 8,6% van de inwoners. Omgerekend zijn dat ongeveer 5.200 mensen van 80 jaar of ouder.³ 65-Plusers wonen meer dan gemiddeld in de wijk Spiegel en in Muiden en Naarden. De grootste groepen 65-plussers treffen we in absolute aantallen aan in de

² *Inventarisatie maatregelen tegen mobiliteitsarmoede* (2022) µ consult, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

³ Alle cijfers uit deze paragraaf komen uit *Gooise meren in cijfers* (2023) geraadpleegd: april 2024, tenzij anders aangegeven. Dit dashboard raadpleegt verschillende databronnen waaronder CBS.

postcodegebieden Vesting Naarden en Ooster- Wester- en Middeneng.

Mensen met fysieke, zintuigelijke of psychische beperkingen. In Gooise meren heeft ongeveer 11% van de bewoners één of meer lichamelijke beperkingen (peiljaar 2020): dit zijn met cijfers van nu ongeveer 6.600 inwoners. Dit percentage is vrij laag als we het vergelijken met de rest van Nederland (Nederlands gemiddelde is 14.5%).⁴ Mensen met fysieke beperkingen (beweging, zien, horen) vinden we vooral geconcentreerd in bepaalde wijken en buurten: vooral in de wijk Eng (Ooster- Wester- en Middeneng) en in buurten als Vierhoven, Laarderwegkwartier, Godelindebuurt en Tuindorp Keverdijk en de Kom van Bieghel.⁵

Mensen met verstandelijke beperkingen . In Gooise Meren waren er in totaal 135 mensen met een officiële LVB indicatie (peiljaar 2020).⁶

Mensen met een laag inkomen. Kijken we naar lage inkomens, dan vinden we opnieuw dezelfde buurten (met uitzondering van de Kom van Bieghel), maar ook Noordpolder, Pampusweg en Nijverheidswerf. In de gehele gemeente betreft het percentage huishoudens onder of rond het sociaal minimum en huishoudens die naar net boven zitten 5%; 110% van het sociaal minimum, betreft 7,6%. In absolute getallen gaat het om ongeveer 1.355 en 2.060 huishoudens.

Mensen met een migratieachtergrond. Cijfers van aantallen migranten hebben we niet op buurtniveau, maar wel op die van de wijk: daar vinden we de grootste aantallen in Bussum Centrum en de Eng. In totaal heeft 10% van de inwoners van Gooise Meren een niet-westerse migratieachtergrond.

Mensen die wonen in landelijk gebied en de kern Muiderberg. In 2023 telde Muiderberg 2.945 inwoners.

In het kort, alle risicogroepen komen voor in onze gemeente, maar er is geen risicofactor die bovenmatig voorkomt. Het percentage van de verschillende risicogroepen in Gooise Meren ligt meestal onder het Nederlands gemiddelde, met uitzondering van senioren. Dat ligt iets boven het Nederlands gemiddelde. In bepaalde buurten is het risico op mobiliteitsarmoede groter, omdat hier meer mensen uit de verschillende doelgroepen wonen. De aansluiting op het busvervoer is in deze buurten volgens de normen nog voldoende, wat mogelijke mobiliteitsproblemen beperkt.

Ontwikkeling openbaar vervoer

Ook al valt de aansluiting van het ov momenteel nog binnen de normen, een belangrijke ontwikkeling om in de gaten te houden is het verschromen van het ov. Het openbaar vervoer is een belangrijk vervoersmiddel, met name voor mensen zonder auto. In deze gemeente is een belangrijke rol weggelegd voor het ov-busvervoer. In de hele gemeente zijn echter haltes vervallen doordat onrendabele lijn werden geschrapt (lijn 107) of doordat de rijroutes zijn *strakgetrokken*. Dit laatste betekent dat het aantal haltes kleiner is geworden. Inwoners moeten hierdoor verder lopen om bij de bushalte te komen. Om deze ontwikkeling te dempen is de gemeente bezig met aanpassingen van de buslijnen om plaatsen waar nu gaten vallen beter te bedienen.

De wijken in Bussum waarin veel mensen uit risicogroepen wonen lijken nog redelijk te worden bediend door het ov. Maar in relatief afgelegen kernen als Muiderberg en Muiden komt door de week één keer per uur overdag een bus (zie bijlage 2). De reistijd vanaf de halte in Muiderberg naar het gemeentehuis kan, bijvoorbeeld, inclusief overstappen oplopen tot bijna een uur. Daar is de tijd die het kost om van huis naar de halte te lopen en de wachttijd bij de halte niet inbegrepen. Ter vergelijking, het kost gemiddeld 15-20 minuten om met de auto van Muiderberg naar het gemeentehuis te rijden.

3. Maatregelen tegen mobiliteitsarmoede

Maatregelen om mobiliteitsarmoede te beperken staan zelden op zichzelf: ze worden uitgevoerd binnen de kaders van wetten of beleid. Binnen deze landelijke wetten wordt veel potentiële mobiliteitsarmoede

⁴ Volksgezondheid en Zorg (2024) *Beperkingen: horen, zien, mobiliteit en ADL*.

⁵ Gebaseerd op CBS data: zie bijlage 1.

⁶ *Regionale spreiding personen met LVB (2020)* CBS.

opgevangen. Zo voorziet de Wet Langdurige Zorg (WLZ) in vervoer naar dagbesteding of dagbehandeling en de Zorgverzekeringswet in vervoer om medische redenen. Voor sociaal-recreatief vervoer kunnen reizigers met een indicatie van de gemeente gebruikmaken van Wmo-vervoer. Bij langere ritten is er het landelijke Valys-taxi systeem. Voor kinderen en jongeren geven gemeenten invulling aan het leerlingenvervoer van en naar school. Voor mensen met een laag inkomen bestaan landelijke regelingen als de seniorenkorting in het ov en regelingen voor studerende jongeren. Sommige gemeenten, waaronder Gooise Meren, kennen in hun minimaregelingen ook een mobiliteitscomponent, die de aanschaf mogelijk maakt van een fiets of soms zelfs het gebruik van het ov vergoedt.

Naast deze wettelijke taken richten gemeenten aanvullend aanbod in. Volgens de inventarisatie van het ministerie van IenW is het meeste aanvullende aanbod te vinden in (sterk) verstedelijkt gebied. De maatregelen in zeer sterk stedelijk gebied zetten vooral in op het reguliere ov, terwijl het in minder stedelijk gebied vaker gaat om vraaggestuurd vervoer (taxi's en busjes op afroep). Landelijk is 41% van de maatregelen specifiek voor ouderen, waarbij hen vaak een alternatief voor het reguliere ov wordt aangeboden. Voor 40% van de maatregelen is mensen met een beperking de doelgroep. Meestal gaat het om mensen met een fysieke beperking. Over het effect van deze maatregelen, de doelgroep waar ze zich op richten, het daadwerkelijk gebruik en de tevredenheid is nog weinig bekend. Het ministerie van IenW bepleit vervolgonderzoek.⁷

Voorbeelden van aanvullend aanbod uit andere gemeenten

Voorbeelden van maatregelen uit andere gemeentes zijn:

- In verschillende gemeentes in de provincie Utrecht kunnen mensen met een laag inkomen een gratis U-pas krijgen. Zij kunnen de pas gebruiken als ov-tegoed of ze kunnen korting krijgen op een elektrische deelfiets en -scooter.
- Ov-coaches uit de Vervoerregio Amsterdam. Dit is een service voor mensen met een beperking die (nog) niet zelfstandig met het ov kunnen reizen. Zij krijgen begeleiding voor het plannen en oefenen van de door hen gewenste route.
- Shuttle Service Rotterdam is een fijnmazige vervoersdienst die alleen korte ritjes binnen wijken rijdt. In veel wijken van Rotterdam wonen oudere en kwetsbare mensen die vaak ook slecht ter been zijn. Deze mensen kunnen de Shuttle Service bellen en zijn dan binnen 5 tot 10 minuten onderweg naar bestemming.
- In gemeente Schiedam maken ze werk van mobiliteitsarmoede voor mensen met een laag inkomen. Schiedammers tussen de 18-65 jaar met een laag inkomen kunnen een fiets aanvragen: eenzelfde regeling bestaat ook voor kinderen. Daarnaast kunnen 65-plussers met een laag inkomen gratis met de RET reizen (bus, tram en metro).

4. Vervoersopties in Gooise Meren

Wettelijk vervoersaanbod in Gooise Meren

Wat betreft wettelijke vervoersmogelijkheden heeft de gemeente Gooise Meren de taak om het Wmo-vervoer te faciliteren en de mogelijkheid om een vervoerscomponent op te nemen in minimaregelingen. Hieronder wordt toegelicht hoe Gooise Meren invulling geeft aan dit wettelijke vervoersaanbod.

Minimaregelingen

De gemeente Gooise Meren biedt algemene minimaregelingen die kunnen worden ingezet om vervoersopties te vergoeden, maar er zijn geen specifieke minimaregelingen voor ingericht. Vanuit de Bijzonder Bijstand kunnen onder speciale omstandigheden vervoerskosten worden gedekt. Bijvoorbeeld, als iemand onverwachts ov-kosten maakt om naar het ziekenhuis te gaan. Daarnaast is er het Doe-budget: een algemeen

⁷ *Inventarisatie maatregelen tegen mobiliteitsarmoede (2022)* µ consult, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

budget dat mensen met een laag inkomen zelf kunnen inzetten voor allerlei zaken. Dus bijvoorbeeld ook voor de aanschaf van een fiets.

Wmo-vervoer - Vervoer Gooi en Vechtstreek

De Wmo-vervoersvoorziening is bedoeld voor burgers die niet langer in staat zijn om hun vervoer, zoals reizen met de auto, bus of trein, zelfstandig of met behulp van hun eigen netwerk te regelen. Het Wmo-vervoer is daarom alleen beschikbaar voor mensen met een indicatie. Voor iemand met een Wmo-taxipas is het mogelijk om tegen een gereduceerd tarief te reizen tot 25 km vanaf hun woonadres en maximaal 1.500 km per jaar. Voor de gebruiker zijn de kosten van een rit vergelijkbaar met de kosten van het openbaar vervoer.

De wettelijke taak van Wmo-vervoer wordt in Gooise Meren samen met andere regiogemeenten uitgevoerd door Vervoer Gooi en Vechtstreek (Vervoer GV). Het leerlingenvervoer is ook bij deze organisatie belegd. Vervoer GV voert vanuit de Wmo alleen ritten uit voor sociaal-recreatief gebruik of naar het ziekenhuis. Voor woon-werkverkeer wordt niet gereden (daarvoor is soms een aparte regeling van het UWV mogelijk).

Qua doelgroepen zien we dat in Gooise Meren voornamelijk senioren gebruikmaken van de taxipas. Maar Wmo-vervoer kan ook gebruikt worden door een jonger persoon met een licht verstandelijke of lichamelijke beperking. Vervoer GV heeft ook bussen waarmee mensen in een rolstoel kunnen worden vervoerd.

Vervoer GV beschrijft in zijn jaarverslag dat de Wmo-vervoersvraag blijft toenemen. Eind 2023 bedroeg het aantal reizigers 86% van het peiljaar 2019. In 2022 was dit nog 72%.⁸ In Gooise Meren is deze stijging ook te zien in het aantal actieve pashouders: van 1.278 in 2022 naar 1.353 in 2023. In totaal werden er door deze pashouders 43.295 ritten gereden. Omgerekend gebruiken actieve pashouders het Wmo-vervoer gemiddeld 32 keer per jaar.⁹

Er zijn echter veel meer pashouders in Gooise Meren dan actieve gebruikers: van de 2.515 unieke klanten maakten 1.171 geen gebruik van hun pas. Dat is 46,6% (dit beeld is zichtbaar binnen de gehele regio). Het is onduidelijk waarom dit precies het geval is. Het kan, ten eerste, te maken hebben met de manier van indiceren: de Wmo-pas wordt in het grootste gedeelte van de gevallen toegekend als inwoners erom vragen. De pas wordt, bijvoorbeeld, ook weleens afgegeven om de inwoner een gevoel van psychische zekerheid te geven, terwijl deze hem niet direct nodig heeft.¹⁰

Ten tweede zijn er signalen dat sommige Wmo-pashouders gebruikmaken van de voorliggende voorziening Automaatje in plaats van het Wmo-vervoer (Automaatje is een aanvullende dienst gesubsidieerd vanuit de gemeente). Pashouders ontdekten Automaatje tijdens de coronacrisis. Automaatje heeft het voordeel dat een gebruiker alleen met de chauffeur in de auto zit. Dit gaf pashouders tijdens corona wellicht een veiliger gevoel dan in een Wmo-taxi die gedeeld werd met andere reizigers. Automaatje administreert echter niet of haar gebruikers een Wmo-pas hebben (en dit is ook geen vereiste). Dus we kunnen niet met zekerheid zeggen of deze pashouders bij Automaatje zijn gebleven of hoeveel gebruikers van Automaatje een Wmo-pas hebben.

Volgens het klanttevredenheidsonderzoek dat Vervoer GV laat uitvoeren zijn gebruikers van de dienst over het algemeen positief: ze geven een gemiddelde waardering van een 8. Daarnaast haalt Vervoer GV ook verbeterpunten op bij focusgroepen. Er zijn wel signalen dat de voorwaarden van het Wmo-vervoer beperkend kunnen werken voor haar gebruikers. Een chauffeur kan iemand 15 minuten eerder of later ophalen en rijdt vaak met meerdere klanten tegelijk. Een halfuur wachten is voor sommige mensen niet mogelijk. Dit kan komen doordat ze echt op tijd willen zijn of door lichamelijk of psychische problemen. Daarnaast is het niet mogelijk per direct een taxi te bestellen (minstens een uur van tevoren), waardoor in geval van nood een Wmo-taxi geen optie is. Het is natuurlijk niet vreemd dat dit soort regels voor de bedrijfsvoering nodig zijn, maar het is goed om te beseffen dat door dit soort randvoorwaarden het Wmo-vervoer niet voor iedereen een bruikbare optie is. Juist zeer kwetsbare mensen ondervinden hiervan het meeste nadeel.

⁸ Het aantal reizigers nam door het uitbreken van corona in 2020 drastisch af. Vandaar dat Vervoer GV werkt met het peiljaar 2019.

⁹ Vervoer Gooi en Vechtstreek: Jaarverslag 2023 (2023)

¹⁰ Neem hierin mee dat er ook gemeenten zijn die de Wmo-pas automatisch toekennen aan iedereen die 65-plus is.

Aanvullend vervoersaanbod in Gooise Meren

Naast de eerdere genoemde wettelijke regelingen subsidieert de gemeente een aantal aanvullende voorzieningen: Automaatje, de stichting Rolstoelbus, de stichting Vier het Leven, en de (Boodschappen) Plusbus.¹¹

Automaatje

Het concept Automaatje is bedacht door de ANWB en wordt in Gooise Meren uitgevoerd door Versa Welzijn. De gemeente subsidieert Automaatje met een jaarlijkse subsidie van € 70.780,- aan Versa. Dit bedrag bestaat uit € 65.780,- voor 22 betaalde uren coördinatie en € 5.000,- aan vrijwilligersvergoedingen. Lokale vrijwillige chauffeurs vervoeren (kwetsbare) inwoners met een verminderde mobiliteit met hun eigen auto naar sociaal-recreatieve bestemmingen zoals een bezoek aan familie of vrienden, naar de huisarts of het ziekenhuis. Ook wordt Automaatje ingezet om inwoners met dementie naar de laagdrempelige dagbesteding te vervoeren, vaak om mantelzorgers te ontlasten. Inwoners betalen een van tevoren overeengekomen ritprijs (35ct p/km plus eventuele parkeerkosten) aan de chauffeur. De chauffeur ontvangt een kilometervergoeding en een vrijwilligersvergoeding.

De pilot ging in 2020 van start en het aantal ritten, passagiers en vrijwilligers is sindsdien sterk gestegen.¹² In 2023 reed Automaatje een kleine 5000 ritten voor 328 actieve deelnemers. In 2024 verwacht men een stijging van 6000 ritten voor 450 deelnemers. De grootste uitdaging van Automaatje is het werven van nieuwe chauffeurs om aan deze verwachte stijging te kunnen voldoen.

Automaatje werkt aanvullend op het Wmo-vervoer, omdat het een optie biedt als het Wmo-vervoer niet passend is. Doordat bij Automaatje een vrijwilliger de klant komt ophalen is er veel tijd, rust en persoonlijke aandacht. Sommige mensen prefereren Automaatje als ze zeker willen weten dat ze op tijd komen of als er net wat meer aandacht nodig is om iemand prettig te vervoeren. Daarnaast bouwen sommige mensen een band op met hun chauffeur en ontstaat er een duurzame sociale interactie, wat voor een qua isolement kwetsbare doelgroep van veel waarde is.

Stichting Rolstoelbus / de Rollybus (regionaal)

De Rollybus is een particulier initiatief. De stichting biedt vervoer aan mensen die door een beperking rolstoelgebonden zijn en moeilijk van het ov of het Wmo-vervoer gebruik kunnen maken (1-op-1 vervoer). De bestemmingen zijn divers, van sociaal-recreatief tot huisarts, ziekenhuizen (ook buiten de regio zoals naar het Erasmus Medisch Centrum) of paramedici, of woon-werkverkeer. De bussen rijden in onze gemeente alleen voor inwoners in Bussum en Naarden, maar per uitzondering rijden ze ook richting Muiden of Muidenberg. De stichting rijdt met eigen aangepaste bussen en draait geheel op (74) vrijwilligers. De doelgroep telde ultimo 2022 345 leden die veelal niet financieel draagkrachtig zijn. Daarom zijn de tarieven daarop aangepast. Lidmaatschap kost per kwartaal €7,00, ritprijzen €0,75 p/km binnen en €1,00 buiten de regio. Er worden jaarlijks 4.321 ritten gereden en 81.326 kilometers (Peiljaar 2021). De stichting ontvangt van gemeente Gooise Meren jaarlijks een subsidie van € 1.525,-.

De Rollybus vangt mensen op die buiten de vervoersmogelijkheden van verschillende wetten vallen. Het gaat vaak om mensen die extra aandacht nodig hebben vanwege fysieke of mentale beperkingen. De Rollybus rijdt bijvoorbeeld mensen met dementie, die ook rolstoelgebonden zijn, van en naar hun dagbesteding als zij daar niet de gehele dag kunnen blijven (en daarom niet mee kunnen rijden met het vervoer dat vanuit de Wlz wordt geregeld). Een ander voorbeeld is dat de Rollybus elke week mensen met het syndroom van Down naar het Bussumse Beetje Bijzonder rijdt (vroeger Brownies & Downies). Omdat het hier om woon-werkverkeer gaat, kunnen zij niet vanuit de Wmo naar Beetje Bijzonder toe.

Financieel gaat het minder goed met de stichting, omdat veel voertuigen de komende jaren vervangen moeten worden. Vanwege kapotte auto's rijdt men nu met minder materieel dan men zou willen. Momenteel rijdt de stichting met vijf voertuigen, maar om de vraag aan te kunnen moet men minimaal zes auto's ter

¹¹ Er zijn er in de gemeente ook deelmobiliteitsaanbieders zoals Snappcar, MyWheels en GreenWheels actief. De gemeente faciliteert daarnaast in enkele gevallen parkeerplaatsen voor deelmobiliteit. Het ministerie van IenW stelt alleen wel dat nog niet is bewezen in hoeverre deelmobiliteitsaanbieders daadwerkelijk bijdragen aan mobiliteitsarmoede.

¹² Het aantal ritten (2020: 918 | 2021: 2.293), passagiers (2020: 273 | 2021: 416), chauffeurs (2020: 32 | 2021: 40) en overige vrijwilligers (2020: 11 | 2021: 12).

beschikking hebben. Hiervoor reed men met acht voertuigen. Vanaf 2025 valt de bpm-vrijstelling (aanschafbelasting) op bestelwagens met een benzine- of dieselmotor weg. Dit maakt de aanschaf van een busje gemiddeld 11.000 euro duurder. Dit betekent voor De Rollybus dat zij voor het vervangen van al hun relatief dure bussen (mede doordat het aangepaste bussen zijn voor rolstoelvervoer) minstens 80.000 euro meer kwijt zijn dan voorheen. De stichting is momenteel hard op zoek naar sponsors en ook de ritprijzen zijn omhoog gegaan om de kosten te kunnen dekken.¹³

Stichting Vier het Leven (regionaal)

Vier het Leven heeft als doel gezamenlijk bezoek aan culturele activiteiten (voornamelijk aan het theater) in de regio mogelijk te maken. Men streeft ernaar om 400 (kwetsbare) senioren uit Gooise Meren te bedienen. Vier het Leven is een landelijke organisatie, actief in 280 gemeenten: de lokale tak heeft ca. 25 vrijwilligers, die met hun eigen auto rijden en de deelnemers begeleiden. De stichting wordt bekostigd door subsidies (o.m. jaarlijkse gemeentelijke subsidie van € 2.500), fondsverwerving en sponsoring waardoor de eigen bijdrage van de deelnemers tot de helft van de kostprijs beperkt blijft. Gemiddeld kost een uitje voor de deelnemers zelf tussen de €30,- en €40,-. Exploitatie blijft echter een uitdaging.

Voor Vier het Leven staat de ontmoeting centraal tussen de deelnemers samen met de vrijwilligers die hen brengen en halen. Vrijwilligers hebben daarnaast een signaleringsfunctie en volgen een training gesprekstechnieken. Verreweg de meeste deelnemers wonen alleen thuis en zijn boven de 80. Doordat vrijwilligers met hun eigen auto rijden kunnen rollators en opklapbare rolstoelen beperkt mee. Momenteel is de stichting sponsors aan het zoeken om leen-rollators neer te kunnen zetten bij verschillende theaters. Daarnaast is Vier het Leven sinds de Coronacrisis begonnen met een digitaal ontmoetingsplein. Zo kunnen er ook ontmoetingen plaatsvinden tussen mensen die gebonden zijn aan huis. Hiervoor zoekt men ook de samenwerking op met Oud Geleerd Jong Gedaan waarin studenten (online) college geven aan senioren.

(Boodschappen) Plusbus

We zullen dieper ingaan op de Plusbus dan op de rest van het aanvullende vervoersaanbod, omdat er momenteel een subsidieaanvraag van de Plusbus bij de gemeente ligt. Deze aanvraag is voor een substantieel bedrag om de bus waarmee de organisatie rijdt te kunnen vervangen.

De Plusbus organiseert met 30 vrijwilligers culturele en toeristische uitstapjes (ongeveer 250 per jaar) met een recreatief en cultureel karakter binnen en buiten de regio.¹⁴ Dit doet men voor een bestand van ongeveer 300 deelnemers in Gooise Meren vanaf 55 jaar. De bus rijdt 4 tot 5 keer per week, met gemiddeld zes passagiers (en een begeleider), die een eigen bijdrage betalen van gemiddeld € 38,- per rit excl. consumpties en toegangsprijs (duurdere uitjes kosten rond de €70,- en goedkopere zijn €20,-). Daarmee zijn de activiteiten in beginsel kostendekkend. Deze eigen bijdrage bestaat uit de werkelijke kosten per kilometer.

De PlusBus bereikt vooral de doelgroep 80-plus: dit zijn minder mobiele ouderen die zelf moeilijk uit huis komen. De uitjes hebben voornamelijk een sociaal karakter door het onderlinge contact tussen deelnemers en met de vrijwilligers. Opgevouwen rolstoelen en/of rollators kunnen alleen in beperkte mate worden meegenomen.

Versa Welzijn heeft een coördinerende rol ten aanzien van de Plusbus: Versa verzorgt de financiële administratie en beheert het leasecontract van de bus. Versa Welzijn is de partij die de bus *least* van het Nationaal Ouderenfonds. Het huidige leasecontract voor de bus loopt tot september 2024. Daarvan zijn de kosten voor het eerste jaar door het Nationaal Ouderenfonds gedragen (zoals vervoerskosten als brandstof (deels), reparatie, onderhoud, keuringen, verzekering, wegenbelasting). Daarna moesten alle kosten geheel uit de opbrengst van de eigen bijdragen van de reizigers komen. Dat is niet haalbaar gebleken. De Plusbus draaide in 2020 en 2021 een verlies van ruim € 5.000 per jaar.

Op dit moment subsidieert de gemeente Versa Welzijn voor de ondersteuning van de vrijwilligers van de Plusbus met een bedrag van €3.500 per jaar, als onderdeel van het jaarlijkse reguliere subsidiebedrag. De

¹³ Lidmaatschap koste eerst 15,00 per jaar, ritprijzen 45 ct p/km binnen en 50ct buiten de regio.

¹⁴ De (Boodschappen) Plusbus heeft deze naam, omdat eerst inderdaad sprake was dat er boodschappen gedaan konden worden met de bus. Dat is nu niet meer het geval en de bus wordt alleen maar ingezet voor recreatieve en culturele uitjes.

Plusbus ontvangt verder geen subsidie van de gemeente of geormerkte rijks gelden om hun activiteiten te exploiteren.

De huidige bus is oud en aan vervanging toe. Voor vervanging is echter in de afgelopen jaren geen geld gereserveerd. In de leaseovereenkomst staat dat Versa Welzijn gedurende de looptijd minimaal 50% van de aanschafwaarde van een eventuele nieuwe bus moet sparen. Dat dit is gebeurd blijkt tot nu toe niet uit de financiële administratie, waarschijnlijk doordat de Plusbus de afgelopen jaren verliesgevend was. De Plusbus wil graag dat Versa Welzijn een nieuwe 5-jarige leaseconstructie met het Ouderenfonds sluit. In deze constructie blijft Versa eigenaar van het leasecontract.

De Plusbus heeft een poging gedaan om sponsors te vinden om een nieuwe bus aan te schaffen, maar men geeft aan dat het voor hen erg lastig is om grotere bedragen gesponsord te krijgen. Er zijn wel adverteerders die Plusbus geringe bedragen betalen (een paar honderd euro per jaar) voor een advertentie in het programmaboekje. Er is samenwerking gezocht met andere zorgaanbieders die zelf het vervoer van hun cliënten verzorgen, maar de gesprekken van de Plusbus daarover hebben niet geleid tot enige samenwerking. De PlusBus rijdt 4 tot 5 wisselende dagen per week (afhankelijk van de beschikbaarheid van vrijwillige chauffeurs), dat bemoeilijkt een onderlinge planning omdat zorgaanbieders alleen op vaste tijden rijden.

Er liggen op dit moment twee subsidieaanvragen voor de Plusbus van Versa Welzijn bij de gemeente:

- 1) Een eenmalige subsidie voor het vervangen van de bus. Op dit moment heeft het Nationaal Ouderenfonds een tweedehands bus in de aanbidding (4 jaar oud) die aanzienlijk goedkoper is dan een nieuwe. Deze tweedehands bus zou mogelijk maken dat de Plusbus weer 5 jaar vooruit kan. De eenmalige aanschafkosten voor deze tweedehands bus bedraagt € 20.000,- (€19.000,- aanschaf + € 1000,- bestickering bus) excl. BTW, dat is €24.200,- incl. BTW.
- 2) Een exploitatiesubsidie van €3922,13 waarvan het verzoek is om dit hierna op te nemen in het jaarlijkse subsidiebedrag voor Versa Welzijn. Het doel van deze verhoogde subsidie is onder andere om de kosten voor deelnemers te verlagen met €10,-. Zo kan de plusbus ook minder daadkrachtige ouderen in Gooise Meren bereiken. Voor veel ouderen is de PlusBus nu te duur. Deze verlaging is alleen mogelijk als de kosten van de bus (de aanschaf en maandelijkse kosten) niet op de begroting drukken.

5. Bevindingen en aanbevelingen

Mobiliteitsarmoede is een combinatie van de beschikbare vervoersopties, sociaaleconomische factoren en subjectieve ervaring. Verschillende risicogroepen hebben een verhoogde kans om mobiliteitsarmoede te ervaren. In Gooise Meren zijn al deze risicogroepen aanwezig, maar er zijn geen sterke signalen dat bepaalde doelgroepen niet bediend worden met het huidige aanbod aan wettelijke en aanvullende vervoersopties.

Het aanbod sluit voornamelijk aan bij senioren en mensen met fysieke beperkingen: hetzelfde beeld dat we ook landelijk zien. De doelgroep senioren is relatief iets groter binnen onze gemeente dan het Nederlands gemiddelde, maar er zijn meerdere vervoersopties voor hen. Het Wmo-vervoer (en andere wettelijke vervoersmogelijkheden) legt hiervoor een goede basis.

De aanvullende vervoersmogelijkheden Automaatje en De Rollybus zijn belangrijk om te behouden, omdat ze een aanvulling vormen op Wmo-vervoer of andere wettelijke vervoersmogelijkheden. Mensen die hiervan, om welke reden dan ook, geen gebruik kunnen of willen maken, kunnen bij deze vervoerders terecht. Met name de Rollybus doet dit voor zeer kwetsbare mensen die rolstoelgebonden zijn. Bij beide initiatieven geldt dat de rust, aandacht en 'net dat stapje extra' die een vrijwilliger kan geven een belangrijke toevoeging zijn aan het wettelijke vervoersaanbod.

Organisaties als de Plusbus en Vier het Leven zijn vanuit mobiliteit gezien geen noodzakelijke voorzieningen, maar het sociale aspect wordt zeer gewaardeerd door de deelnemers. Met de Plusbus of Vier het Leven kan

een senior namelijk niet vervoerd worden naar een individuele afspraak.¹⁵ Zij vormen wel degelijk een voorziening voor een kwetsbare doelgroep, senioren met verminderde mobiliteit, maar het zijn voorzieningen die vooral gericht zijn op het tegengaan van eenzaamheid en sociaal isolement.

Kosten van (elektrische) bussen

De Rollybus en De Plusbus zijn in financiële problemen gekomen doordat hun voertuigen vervangen moeten worden. Op dit moment hebben wij geen andere vrijwilligersorganisaties in beeld die met busjes rijden waarbij dit speelt. Echter, het wegvallen van de bpm-vrijstelling (aanschafbelasting) op bestelwagens met een benzine- of dieselmotor raakt alle organisaties die rijden met bussen of aangepaste auto's. Denk hierbij ook aan vervoer naar dagbesteding vanuit de Wlz. Daarnaast kunnen verouderde diesels straks veel binnensteden niet meer in en dringt beleid vanuit de Rijksoverheid steeds meer aan op elektrisch rijden. Echter, elektrische bussen zijn erg duur en de bestuurder heeft een speciaal rijbewijs nodig om met een volledig elektrische bus te mogen rijden. Dergelijke wetgeving heeft tot gevolg dat de kosten voor nieuwe motorvoertuigen zullen oplopen: geld dat vrijwilligersorganisaties vaak niet hebben waardoor ze afhankelijk worden van private sponsoring of subsidie vanuit publieke middelen.

Aanbeveling tot monitoring

Er zijn er geen aanwijzingen dat mobiliteitsarmoede een groot probleem is dat door het huidige aanbod niet wordt opgevangen, maar we bevelen aan een aantal zaken te blijven monitoren. De vraag is namelijk of er geen signalen *zijn* of dat wij de signalen niet *opvangen*. Sommige van deze doelgroepen zijn namelijk moeilijk in beeld te krijgen. We kunnen hier direct een start mee maken door met de Uitvoeringsdienst Sociaal Domein (USD) af te stemmen hoe we mobiliteitsarmoede bij cliënten beter in zicht kunnen krijgen. Hiermee bereiken we natuurlijk alleen de inwoners die bij de USD komen, maar het is een begin om meer grip te krijgen op dit onderwerp.

We stippen hieronder nog drie zaken aan om specifiek in de gaten te houden:

1) Voor mensen met een laag inkomen zijn er beperkte mogelijkheden binnen de minimaregelingen en de aanvullende vervoersopties. Een Wmo-vervoer, Rollybus, Automaatje en/of het openbaar vervoer zijn niet gratis. Al liggen de kosten natuurlijk lager dan een normaal taxibedrijf, dit kan nog steeds flink aantikken voor iemand met een kleine portemonnee, zeker als we hierin meenemen dat mensen met fysieke en verstandelijke beperkingen vaak een laag inkomen hebben. Het verhogen van tarieven, van bijvoorbeeld De Rollybus, kan dan toch tot problemen leiden: een signaal dat men ook terugkrijgt van de gebruikers. Ook bij Automaatje is 35 cent per kilometer een flink bedrag als je leeft van alleen AOW. Vier het Leven en De Plusbus zijn ook gericht op een doelgroep die de kosten van een uitje kunnen betalen. Er zijn op dit moment geen sterke signalen om hier op in te spelen, maar het is wel raadzaam om hier alert op te blijven.

2) Daarnaast is het raadzaam om de dekkingsgraad van het ov en van de buslijnen in de gaten te houden. Het openbaar vervoer is een belangrijke optie voor iedereen die, om welke reden dan ook, geen eigen auto of fiets kan gebruiken. Dit betekent vaak dat mensen met een laag inkomen, mensen met een migratieachtergrond en mensen die in landelijk gebied wonen snel afhankelijk zijn van het ov. Er is binnen Gooise Meren verder weinig voor deze doelgroepen geregeld. Op dit moment komen er vanuit de kernen Muiden en Muiderberg signalen dat hun aansluiting tot het openbaar vervoer verslechterd is, ook al valt het ov-netwerk nog binnen de wettelijke normen. Vanuit andere risicogroepen vangen wij deze klachten op dit moment nog niet op.

3) Het huidige systeem van verschillende aanbieders, wetten en aanvullende opties is ingewikkeld en precair. Een voorbeeld uit het echte leven kan dit verduidelijken.

Pieter heeft een licht verstandelijke beperking en autisme. Hij heeft een Wmo-taxipas (en Valys), maar hij kan die niet gebruiken om naar zijn werk te gaan bij een supermarktketen in een ander dorp. Hiervoor gaat hij met de bus, met overstappen, en meestal gaat dit heel goed.

Als één van deze buslijnen vervalt kan Pieter niet meer naar zijn werk. Wellicht kan hij dan vervoer krijgen vanuit een regeling van het UWV, maar daar is hij helemaal niet in beeld. Pieter weet van Wmo-vervoer en de Valys,

¹⁵ Er zijn binnen de gemeente ook andere organisaties actief die uitjes organiseren met een vervoerscomponent, die niet in deze inventarisatie zijn opgenomen, omdat ze geen subsidie van de gemeente ontvangen. Bijvoorbeeld, De Zonnebloem voor mensen met een fysieke beperking.

omdat dat een keer is verteld in een steungroep. Hij heeft verder geen idee wat voor opties er voor hem zijn en mist ook een plek waar dit begrijpelijk te vinden is.

Als hij een BBQ heeft van het werk wil het Wmo-vervoer hem niet rijden. Pieter zegt namelijk dat hij naar zijn werk wil en het Wmo-vervoer rijdt geen woon-werkverkeer. Iemand zonder autisme zou de telefooncentrale waarschijnlijk vertellen dat hij naar een BBQ gaat, maar Pieter denkt niet op die manier.

In het geval van Pieter zien we hoe verschillende vervoersopties in elkaar haken, maar dat is natuurlijk niet hoe Pieter vervoer ervaart. Hij wil gewoon komen waar hij wil komen; of dat nou met Wmo-vervoer is of vervoer door een andere partij. Ook laat het verhaal van Pieter zien hoe belangrijk een buslijn kan zijn en wat de impact is voor individuen als die wegvalt. Kortom, we kunnen er niet van uitgaan dat inwoners hun weg naar een juiste vervoersoptie weten te vinden, waardoor het wegvallen van een vervoersoptie veel negatieve impact heeft.

Geraadpleegde bronnen en literatuur

Literatuur

μ consult. *Inventarisatie maatregelen tegen mobiliteitsarmoede*. Opgesteld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022) Amersfoort.

Vervoer Gooi en Vechtstreek (2023) *Jaarverslag 2023*.

Databronnen

CBS (2020) *Regionale spreiding personen met LVB*. Geraadpleegd via: [Regionale spreiding personen met LVB, 2020 | CBS](#)

Gooise meren in cijfers (2023) Geraadpleegd via: [Gemeente in Cijfers - Bevolking totaal - Gooise Meren](#)

Volksgezondheid en Zorg (2024) *Beperkingen: horen, zien, mobiliteit en ADL*. Geraadpleegd via: [Beperkingen: horen, zien, mobiliteit en ADL | Regionaal | Eén of meer in beperkingen | Volksgezondheid en Zorg \(vzinfo.nl\)](#)

Gesproken organisaties

1. Uitvoeringsdienst Sociaal Domein (gemeente Gooise Meren)
 - a. Wmo consultants (gespecialiseerd in Wmo-vervoer)
 - b. Kwaliteitsmedewerker Werk en Inkomen
2. Vervoer Gooi en Vechtstreek
3. Versa Welzijn
 - a. De Plusbus
 - b. Automaatje
4. Stichting Rolstoelvervoer
5. Stichting Vier het Leven
6. Landelijke federatie belangenverenigingen Onderling Sterk
 - a. Ervaringsdeskundige

Bijlage 1 – Geografische spreiding risicogroepen

A. Geografische spreiding risicogroepen over de wijken

	% 65plus (2022)	% Beperking beweging	% Beperking zien	% Beperking horen	% Laagste inkomens (2021)	% Niet westerse migratieachtergrond (2022)
Bussum Centrum	18%	8,4	4,3	3,5	34,8	12
Brediuskwartier	17%	6,3	3,6	2,8	32,5	6
Eng	21%	9,7	5,2	4,2	36,3	12
Spiegel	24%	6,4	3,5	2,7	31,6	6
Muiden	22%	7	3,8	3,3	33,1	9
Naarden	22%	7,3	3,9	3,4	34,3	9
GM totaal	21%	7,9	4,3	3,5	34	10
NL totaal	20%				40	14

B. Aantal senioren per postcodegebied

	65-74 jaar	75 jaar en ouder
Vesting Naarden (1411)	1070	1280
Ooster- Midden en Westering (1403)	1005	1180
Centrum / Eng (1402)	900	695
Parken / Naardermeer / Zuidwest III (1412)	795	770
Muiden (1398)	475	415
Koedijk / Bieghel / Meijerkamp / Franse kamp (1406)	390	525
Muiderberg (1399)	385	370
Brediuskwartier / Verbindingslaan (1401)	375	440
Centrum / Brediuskwartier (1404)	370	405
Lomanplein / Schimmellaan / Boslaan (1405)	275	285

C. Top 10 buurten met inwoners met beperkingen: beweging

	%
Vierhoven	15,4
Laarderwegkwartier	13,9
Kom van Bieghel	13,4
Oostereng Noord	12,6
Godelindebuurt	11,6
Middeneng West	11,4
Westereng	11,0
Middeneng Oost	10,9
Bredius Oost	10,8
Bijlstraat	10,1
GM totaal	7,9

GGD/CBS/RIVM 2002

D. Top 10 buurten met inwoners met beperkingen: zien

	%
--	---

Laarderwegkwartier	7,4
Westereng	6,7
Midden Eng west	6,7
Vierhoven	6,5
Godelindebuurt	6,4
Midden Eng Oost	6,1
Kom van Bieghel	5,6
Bijlstraat	5,5
Nijverheidswerf	5,4
Tuindorp Keverdijk	5,1

CBS 2022

E. Top 10 buurten met inwoners met beperkingen - horen

	%
Vierhoven	6,2
Westereng	5,4
Laarderwegkwartier	5,2
Midden Eng West	5,1
Oostereng Noord	5,0
Tuindorp Keverdijk	4,6
Kom van Bieghel	4,5
Oostereng Zuid	4,4
Godelindebuurt	4,4
Midden Eng oost	4,2

CBS 2022

F. Top 10 buurten % laagste inkomens

	%
Laarderwegkwartier	44,4
Noordpolder	43,6
Godelindebuurt	43,1
Westereng	42,4
Vierhoven	42,0
Midden Eng West	41,6
Midden Eng Oost	41,3
Tuindorp Keverdijk	40,7
Pampusweg	39,1
Nijverheidswerf	38,9
GM totaal	34
NL totaal	40

CBS 2021

Bijlage 2 - Bereikbaarheid per bus Transdev op werkdagen 2022-2023

Muiderberg:

Lijn 110: 18 keer per dag, 8 haltes

Muiderberg P & R, Nienhuis Ruyskade, Tesselschadelaan, Pieter de Hooghlaan, Florisberg, Gerard Doulaan, Googweg, Hakkelaarsbrug

Muiden:

Lijn 110: 18 keer per dag, 4 haltes

De Wegman, Mariahoeveweg, Centrum, P & R terrein

Naarden:

Lijn 100: 49 keer per dag, 2 haltes

Amersfoortseweg, Bollelaan

Lijn 110: 18 keer per dag, 10 haltes

Comeniuslaan, Thierensweg, Frederik Hendriklaan, Westwalstraat, Burg. Wesselingplein, Staalstraat, Rubberstraat, Gooimeer P&R, Gooimeer Noord, Naarderbos

Bussum:

Lijn 5: 18 keer per dag, 1 halte

Station

Lijn 109: 18 keer per dag, 11 haltes

NS Station Bussum-Naarden, Centrum, Nieuwe Brink, Gooibergstraat, NS Station Bussum Zuid, Laarderweg, T.B. Huurmanlaan, Dr. A. Kuyperlaan, H.A. Lorentzweg, Gouden Regenstraat, Nachtegaallaan

Lijn 100: 49 keer per dag, 1 halte

Station, Hoofthooflaan, Potgieterlaan

Lijn 110: 18 keer per dag, 1 halte

NS Station Naarden-Bussum

Lijn 320R: 80 keer per dag, 2 haltes

Muiden P+R, Naarden Gooimeer P+R

Lijn 321R: 48 keer per dag, 2 haltes

Muiden P+R, Naarden Gooimeer P+R

NB: op sommige trajecten stopt de laatste bus in het weekend eerder op de avond

Bron: [Lijnnetkaarten en lijnfolders \(transdev.nl\)](#)