

MuzeRijk presents

MuzeMobiel

Jaargang 1, 14.01.2019

MijnMuze is Mobiel



Dit project is uitgevoerd in samenwerking met de HAN.

UDEN - De Muzemobiel. Een mooie naam voor een mooi karretje dat komende weken door de Bitswijk in Uden gaat rijden. Alle inwoners van de wijk kunnen er voorlopig gratis gebruik van maken.

Hans van Zon is blij dat 'zijn kindje' sinds maandag vanuit MuzeRijk door de wijk rijdt. Hij hoopt dat de Muzemobiel ouderen en alleenstaanden uit hun isolement haalt. Vervoer hoeft in elk geval geen probleem meer te zijn om ergens naar toe te gaan. De proef gaat van start met een karretje waar vier personen in kunnen, over een paar weken komt er nog een tweepersoons Muzemobiel bij. „Zodat we kunnen zien waar het meeste behoefte aan is”, zegt Van Zon.

Vrijwilligers uit de Bitswijk gaan de elektrische karretjes besturen. Voorlopig rijden ze alleen binnen de wijk en - de uiterste grens - naar ziekenhuis Bernhoven. De Muzemobiel is nu nog gratis, als de proef slaagt zal er een kleine vergoeding per rit gevraagd worden. Maar dat zal pas in de loop van volgend jaar aan de orde zijn. Hans van Zon is al wel fondsen aan het zoeken om de Muzemobiel straks aan te kunnen schaffen. De proef is mede mogelijk gemaakt met geld uit het UdenFonds. Tot 7 december rijden de karretjes in elk geval. Wie een Muzemobiel wil reserveren kan bellen met 0413 - 268 548

MuzeRijk heeft plannen voor een MuzeMobiel

Geschreven door: Ad van de Graaf

UDEN | MuzeRijk heeft plannen om in het najaar van 2018 te starten met een zogeheten MuzeMobiel.

De MuzeMobiel is een elektrisch karretje dat bewoners uit de Bitswijk thuis ophaalt en naar verschillende bestemmingen brengt. Na een kennismakingsperiode wordt gestart met bestemmingen in de

Bitswijk, zoals buurttuin, MuzeRijk, kinderboerderij, maar ook een ander adres in de wijk. In een tweede fase is het de bedoeling ook naar plaatsen buiten de wijk vervoer aan te bieden, zoals bijvoorbeeld de huisarts en centrum Uden. Het vervoersysteem is voornamelijk bedoeld voor mensen uit de Bitswijk die een mobiliteitsprobleem hebben.

MuzeRijk zoekt chauffeurs voor deze MuzeMobiel en houdt hierover op donderdag 14 juni tussen 14.00 en 16.00 en/of 18.00 en 20.00 uur een informatieavond



Minor Stad & Land

Anne Brandwacht

Kayleigh Crommentuijn

Bjorn van Moerkerk

Roel van den Hanenberg

Nijmegen, Februari 2019

Minor: Stad en Land/Civil Society
Hogeschool van Arnhem en Nijmegen

Auteurs

Anne Brandwacht	Ruimtelijke Ordening en Planologie	554528
Kayleigh Crommentuijn	Sociaal Pedagogische Hulpverlening	545891
Roel van den Hanenberg	Finance and Control	574223
Bjorn van Moerkerk	Civiele techniek	549593

Opdrachtgevers

Hans van Zon	Vicevoorzitter MuzeRijk
Jacques van Amelsvoort	Vicevoorzitter MuzeRijk

Begeleider

Dort Spierings	Docent Civil society lab
----------------	--------------------------

Voorwoord

Geachte lezer,

Voor u ligt het rapport 'Mijn Muze is Mobiel' van het projectonderzoek naar de 'haalbaarheid' van de MuzeMobiel van ontmoetingscentrum MuzeRijk. Dit rapport is geschreven in het kader van de HAN minoren Stad & Land/ Civil society lab. Waarbij wij, Anne Brandwacht, Kayleigh Crommentuijn, Roel van den Hanenberg en Bjorn van Moerkerk ons hebben verdiept in de vervoersbehoefte van ouderen en minder mobiele personen in de Bitswijk te Uden. Waarbij er positieve resultaten verkregen zijn, en ontmoetingscentrum een goede stap in de richting van de realisatie van de MuzeMobiel kan doen.

Onze dank gaat ten eerste uit naar ontmoetingscentrum MuzeRijk, waarbij in het bijzonder onze opdrachtgevers Hans van Zon en Jacques van Amelsvoort. Daarnaast willen wij ook alle professionals en vrijwilligers die betrokken waren bij het proces bedanken. Zonder jullie was het ons niet gelukt.

Wij wensen u veel leesplezier toe,

Anne Brandwacht, Kayleigh Crommentuijn, Roel van den Hanenberg en Bjorn van Moerkerk

Samenvatting

Wij doen dit onderzoek voor de MuzeMobiël. De MuzeMobiël kwam als idee naar voren als gevolg van een eerder onderzoek gedaan door ander HAN studenten. Uit dat onderzoek is gebleken dat er veel eenzaamheid is binnen de Bitswijk, daar moet de MuzeMobiël de oplossing voor zijn. De MuzeMobiël is een klein elektrisch voertuig dat mensen over korte afstanden gemakkelijk kan vervoeren van deur tot deur. Het haalbaarheidsonderzoek zal aantonen of er genoeg vraag naar de MuzeMobiël is zodat die kan gaan rijden.

Het onderzoek is opgebouwd uit drie onderdelen. In het eerste deel wordt de aanleiding toegelicht met onder andere bekende cijfers van de Bitswijk en een indruk van de wijk. In het tweede deel wordt het onderzoek uitgevoerd, dat wordt gedaan door middel van verschillende meet instrumenten. In dit geval zijn dat informatiestrookjes en spinnenwebben. De informatiestrookjes zullen de geïnteresseerde worden ingevuld en moeten daarmee een beeld gaan vormen over het aantal potentiële klanten. Het spinnenweb is een behoefte bepalen waarop geïnteresseerde hun behoeftes voor de MuzeMobiël in kaart kunnen brengen, zoals wat ze zouden willen betalen, wanneer ze er gebruik van zouden maken en wat dan hun bestemming zou zijn. Voor het laatste onderdeel van het onderzoek zullen al deze resultaten worden verwerkt en komt daar een resultaat uit. Dit resultaat is onderverdeeld in drie delen, de technische, economische en sociale haalbaarheid.

Uit het onderzoek is gebleken dat er in de Bitswijk 2410 potentiële klanten zijn. Aan de hand van het spinnenweb was onder andere te concluderen dat geïnteresseerde 1,80 wilden betalen voor een rit met de MuzeMobiël. Dat brengt het aantal nodige ritten tot 2200 per jaar, er zal in het begin alleen wel voor een rit 1,00 per stuk worden gevraagd wat het aantal ritten brengt tot 4000 per jaar. Ook is het duidelijk geworden dat er één voertuig nodig is om het aantal ritten te behalen en dat het 2 persoonsvoertuig van de testfase niet geliefd was onder de mensen. Maar er is wel voor gekozen om 2 voertuigen te gebruiken, zodat de MuzeMobiël met drukte en calamiteiten kan blijven rijden.

Als conclusie is de hoofdvraag duidelijk te beantwoorden en dat is dat de MuzeMobiël technisch, economisch en sociaal haalbaar is.

Inhoud

Voorwoord	3
Samenvatting	4
1. Inleiding	7
2. Huidige situatie	8
2.1 Omgevingsanalyse	8
2.1.1 Voorzieningen Bitswijk	8
2.1.2 Ontmoetingsplein MuzeRijk	10
2.1.3 Indruk van de wijk	11
2.1.4 Demografie Bitswijk	12
2.1.5 Zorglocaties Bitswijk	14
2.2 Aanleiding	15
2.2.1 Eenzaam zijn maakt kwetsbaar	15
2.2.2 Participatie	17
2.3 Referentie onderzoek	18
3. Onderzoeksopzet en verantwoording	19
3.1 Theoretische achtergrond	19
3.2 Doelstelling	19
3.3 Probleemstelling	19
3.4 Onderzoeksvragen	19
3.5 Conceptueel model	20
3.6 Verantwoording resultaten	20
4. Meetinstrument behoeftes	22
4.1 Hoeveel mag het kosten	22
4.2 Hoeveel gebruik wordt ervan gemaakt	23
4.3 Waar willen gebruikers heen	23
4.4 Welke dagdelen moet er gereden worden	24
4.5 Welke manier van betalen	24
4.6 Wat is de huidige fysieke status van klanten	25
4.7 Gemiddelde resultaten behoeftes	25
5. Haalbaarheid	26
5.1 Behoeftes vanuit wijk	26
5.1.1 Aantal potentiële gebruikers per buurt	27
5.1.2 Aantal potentiële gebruikers Bitswijk	29
6. Economische haalbaarheid	30
6.1 Stel de verwachten kosten en baten vast	30

6.1.1 Afschrijving	30
6.2 Investering Pilot Periode	33
6.3 Druk de kosten en baten uit in dezelfde eenheid	34
7. Conclusie	35
8. Aanbevelingen	35
8.1 Vervolgonderzoek	36
9. Bibliografie	37

1. Inleiding

Eenzaamheid, het is een heersend probleem volgens voorgaand onderzoek van andere HAN studenten (Kolenberg & Gerritse, 2018). Daarom is het MuzeRijk met het idee gekomen van de MuzeMobiël. De MuzeMobiël is een klein elektrisch voertuig wat als functie heeft om mensen van A naar B over een korte afstand te vervoeren. Iets wat voor mensen die fysiek nog alles kunnen, lopend of fietsend kan worden gedaan. Met de MuzeMobiël is het doel om de mensen, in de Bitswijk vooral ouderen, uit huis te krijgen zodat ze bijvoorbeeld bij het MuzeRijk kunnen langskomen. Of zodat ze zelf hun eigen boodschappen kunnen doen of even gezellig op de koffie bij een vriendin, zonder dat ze daar een bekende of familielid voor nodig hebben. Met de MuzeMobiël worden ouderen zelfstandiger, kunnen zelf weer op pad en helpt het de eenzaamheid te verminderen of voorkomen.

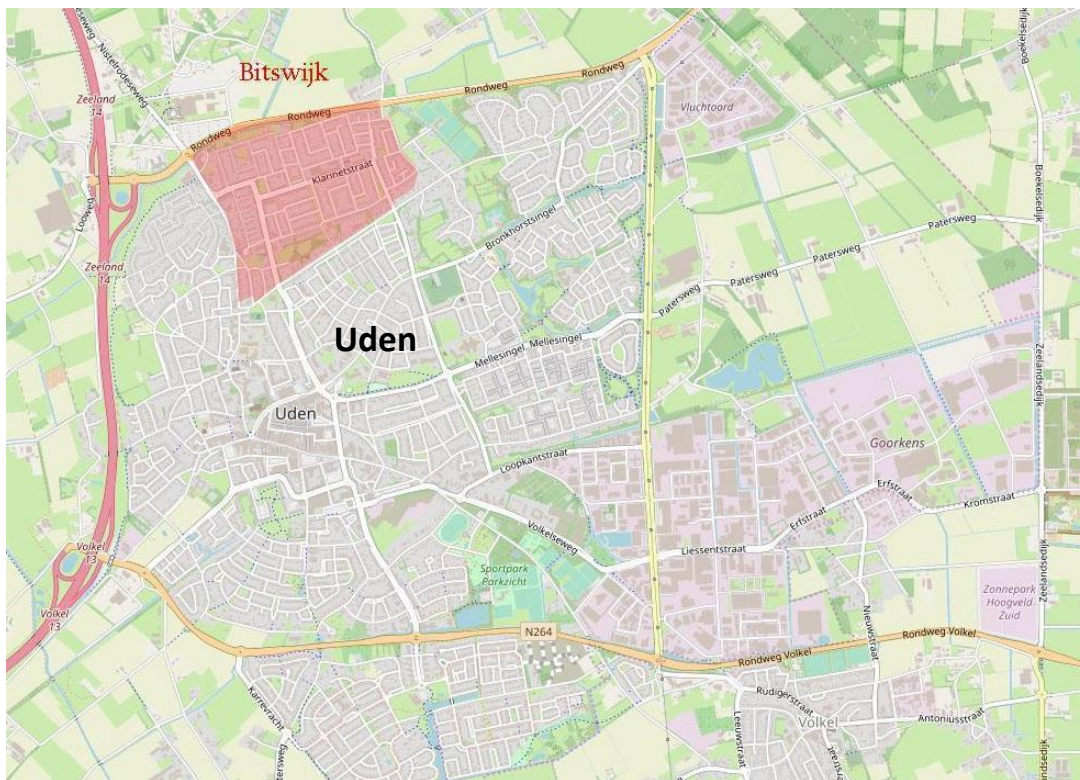
Om dit mooie idee werkelijkheid te laten worden moet er eerst een haalbaarheidsonderzoek worden gedaan. In dit onderzoek gaan we antwoord geven op een simpele vraag “is de MuzeMobiël haalbaar?”, hiervoor gaan we de wijk in om te kijken of er veel interesse is voor de MuzeMobiël. Dat doen we door tijdens een testfase strookjes te verzamelen, reclame te maken en een enquête laten rondgaan. De strookjes zijn er om een klantenbestand voor de toekomst op te stellen en om daarmee aan te tonen dat er genoeg mensen zijn die interesse hebben, zodat de MuzeMobiël kostendekkend kan rijden. De reclame is natuurlijk om de MuzeMobiël bekendheid te geven in de wijk, zodat mensen die interesse hebben de mogelijkheid hebben om de MuzeMobiël in de testfase uit te proberen. De enquête heeft als doel om meer verdiepende informatie te krijgen over een aantal belangrijke aspecten die handig zijn voor de organisatie van de MuzeMobiël.

Hiermee proberen wij genoeg informatie te verzamelen en daarmee een concreet en betrouwbaar antwoord te krijgen op de vraag of de MuzeMobiël haalbaar is.

2. Huidige situatie

2.1 Omgevingsanalyse

De gemeente Uden is een gemeente met ongeveer 41.000 inwoners (volgens CBS op 1 januari 2018). Aan de noordkant van Uden, ligt de Bitswijk: een voormalig buurtschap dat eind van de jaren '60 bij Uden is gevoegd. Tegenwoordig is het goed te omschrijven als een volkswijk, en heeft de wijk ongeveer 4.000 inwoners. De Bitswijk wordt omgrensd door de Rondweg aan de noordzijde, de straat Bitswijk aan de westzijde, de Heinsbergenstraat aan de zuidzijde en de Orgellaan aan de oostzijde (Kolenberg & Gerritse, 2018). Het centraal gelegen punt in de Bitswijk is ontmoetingscentrum MuzeRijk en wordt omringd door de zeven verschillende buurten waaruit de Bitswijk bestaat.



Figuur 1 Uden

2.1.1 Voorzieningen Bitswijk

In de Bitswijk bevinden zich meerdere voorzieningen. In figuur 4 zijn enkel de voorzieningen weergegeven welke het meeste interessant zijn voor de doelgroep van de MuzeMobiel. Deze voorzieningen zijn onder andere MuzeRijk, het ontmoetingscentrum. Het orgelhuis, hier wonen ouderen met zorgvoorziening. De kinderboerderij en de buurttuin waar men kan recreëren. Daarnaast bevinden zich nog twee supermarkten in de wijk waar de inwoners van de Bitswijk de boodschappen doen. Buiten de Bitswijk bevindt zich het nabijgelegen ziekenhuis Bernhoven.



Figuur 2 Voorzieningen Bitswijk

Supermarkten

In de Bitswijk bevinden zich twee supermarkten, de Jumbo en de Aldi.

Buurttuin

De buurttuin in de Bitswijk is een bewonersinitiatief dat al enkele jaren bestaat. De tuin gecreëerd als ontmoetingsplek.

Orgelhuis

Het orgelhuis is een huis voor ouderen met dementie, die zorg nodig hebben.

Kinderboerderij

De kinderboerderij is gelegen aan de westzijde van de wijk.

Bernhoven

Bernhoven is het regionale ziekenhuis, het bevindt zich aan de andere kant van de rondweg en ligt eigenlijk buiten de Bitswijk. In dit ziekenhuis bevindt zich ook nog een huisartsenpost.

2.1.2 Ontmoetingsplein MuzeRijk

Het centrale punt binnen de Bitswijk is ontmoetingsplein MuzeRijk. "MuzeRijk is een unieke samenwerking tussen onderwijs, opvang, sport zorg en wonen. Je kunt er ontmoeten, ontwikkelen, bewegen en wonen. MuzeRijk bestaan onder andere uit twee scholen, kinderdagverblijf, sportmogelijkheden, ontmoetingsruimte, activiteitenruimtes, zorgwoningen voor dementeren ouderen en een volwaardig gezondheidscentrum " (MuzeRijk, sd).



Klarinetstraat 4
5402 BE Uden
Telefoon: 0413-
268548

Figuur 3 Ingang MuzeRijk

Voor de doelgroep waar de MuzeMobiel zich op wil gaan richten (65+) vinden er wekelijks verschillende activiteiten plaats in ontmoetingsplein MuzeRijk. Activiteiten zijn onder andere kienen, rummikub, wandelclub, eetpunt en de kaartclub.



Figuur 4 Eetpunt MuzeRijk

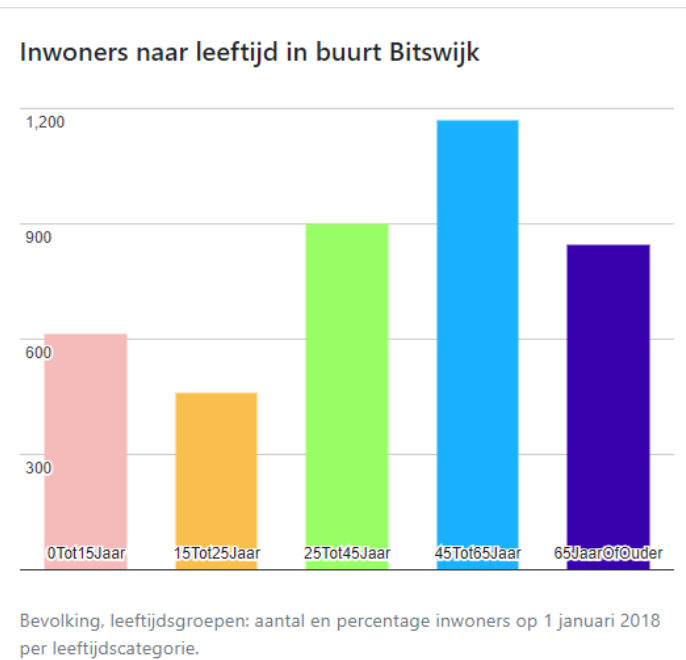
2.1.3 Indruk van de wijk



Figuur 5 Indrukken van de Bitwijk

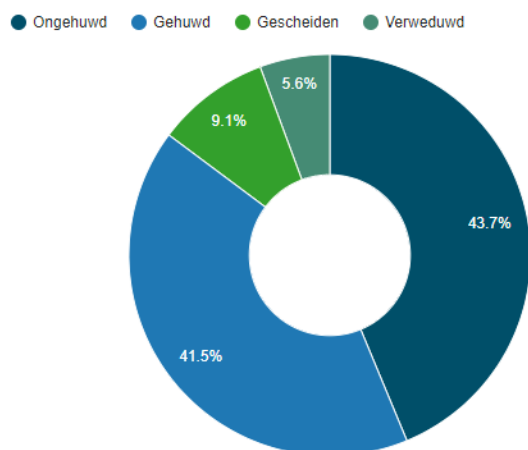
2.1.4 Demografie Bitswijk

Zoals eerder beschreven wonen er in de Bitswijk rond de 4.000 inwoners. In figuur 6 is te zien dat er veel ouderen in deze wijk wonen, de voornaamste doelgroep voor de MuzeMobiel. Er wonen veel 65-plussers, dit zijn er ruim 800. Veel van deze 65-plussers zijn weduwe of weduwnaar (43,7%) en zijn naar waarschijnlijkheid ook in zekere mate eenzaam (allecijfers.nl, sd). De prognose is dat deze groep ouderen alleen maar groter wordt zoals te zien in figuur x.



Figuur 6 Leeftijdsgroepen Bitswijk

Burgerlijke staat - Bitswijk



Bevolking, burgerlijke staat: aantal en percentage inwoners op 1 januari 2018 naar burgerlijke staat.

Figuur 7 Burgelijke staat bewoners Bitswijk

Demografische opbouw en prognose

leeftijd	2016	2021	2026
0-4	172	181	182
5-9	196	166	171
10-14	265	212	189
15-19	239	223	183
20-24	212	190	178
25-29	250	215	202
30-34	201	254	233
35-39	224	208	241
40-44	288	229	215
45-49	313	296	256
50-54	317	294	279
55-59	288	319	303
60-64	275	291	315
65-69	292	268	274
70-74	212	256	240
75-79	156	176	220
80-84	90	117	133
85-89	44	58	76
90-94	21	22	28
95 ..	1	3	4

Prognose vergrijzing

	Bitswijk_2016	
Totaal Bitswijk	4056	9,80%
65+ Bitswijk	816	20,10%
75+ Bitswijk	312	7,70%
	Bitswijk_2021	
Totaal Bitswijk	3978	9,60%
65+ Bitswijk	900	22,60%
75+ Bitswijk	376	9,45%
	Bitswijk_2026	
Totaal Bitswijk	3922	9,60%
65+ Bitswijk	975	24,90%
75+ Bitswijk	461	11,80%

Figuur 8 Demografische opbouw

Verhouding zelfredzaam - kwetsbaar in 2017: 4056 versus 745 (538+91+116) = 18%

	Relatief tov totaal 4056	aantallen	% tov totaal wijk
Kwetsbaar op basis van beschikking			
kwetsbare inwoners totaal:		538	13%
	% tov totaal	ondersteuning	
mentaal	17%	93	2,3%
financieel:	50%	269	6,6%
Fysiek:	15%	81	2%
Jeugdhulp:	14%	78	2%
Kwetsbaar op basis van rapportage Ons-Welzijn		91	2%
WLZ-zorg ontvangers		116	3%

De score voor begeleiding (2,3%) 2 x zo hoog als het landelijk gemiddeld; de score voor fysieke ondersteuning is (2%) een fractie onder het landelijk gemiddelde.

Wijkopbouw in 'stenen'

Zorglocaties in de wijk 

1. Accordeonstraat: Dichterbij, VG-zorg (verstandelijk gehandicaptenzorg), 12 p
2. Klarinetstraat: Brabantzorg, geriatrische zorg, 32 p en Dichterbij, VG-zorg 11 p
3. Muziekplein: Dichterbij, VG-zorg, 13 p
4. Orgellaan: 'Dagelijks leven', geriatrische zorg, 20 p
5. Orgellaan (in ontwikkeling): ouderinitiatief, jongvolwassenenzorg, 16 p
6. Steenovenstraat: Ons Huis / Zorgwiel, VG-zorg, 12 p

Figuur 9 Kwetsbaarheid bewoners Bitswijk

2.1.5 Zorglocaties Bitswijk

In figuur 9 zijn de verschillende zorglocaties in beeld gebracht. Daarnaast is het aantal kwetsbare personen in de wijk in kaart gebracht. Hierbij zijn er in totaal 745 (18%) kwetsbare personen in kaart gebracht van de in totaal 4056 inwoners (Bron 2007). Naast financieel kwetsbare personen en personen die gebruik maken van jeugdhulp, zijn er ook een groot aantal personen die fysieke of mentale ondersteuning nodig hebben.

Huur versus koop (rood = Area; blauw: overige verhuur; overig: particulier bezit)



Figuur 10 Zorglocaties Bitswijk

2.2 Aanleiding

In de Bitswijk wonen relatief veel ouderen en binnen die groep zijn nogal wat mensen die minder mobiel zijn. Zij hebben er moeite mee om de afstand van huis naar MuzeRijk te overbruggen om daar deel te nemen aan een activiteit of anderen te ontmoeten. De maximale afstand is weliswaar 500 meter, maar soms is 75 meter al te ver. Bovendien speelt bij die groep het veiligheidsgevoel een grote rol en durft men bij slecht weer of in het donker niet alleen over straat.

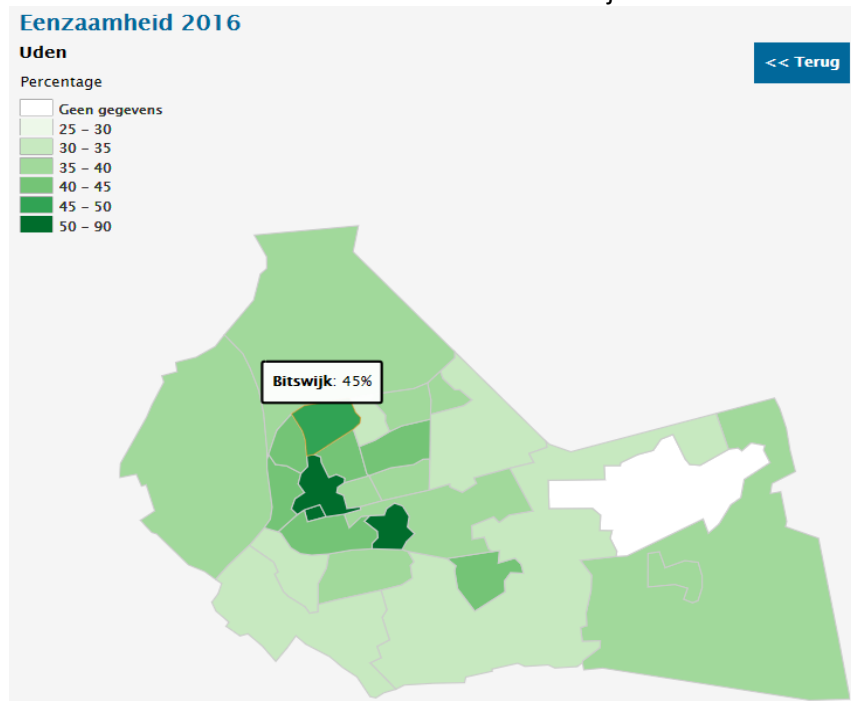
Dat gegeven wordt ook gestaafd door een tweetal onderzoeken. Woningcorporatie Area heeft, samen met OnsWelzijn een groot aantal bewoners in de Bitswijk geïnterviewd en gevraagd naar verbeterpunten op het gebied van leefbaarheid. Er zijn toen een aantal opmerkingen gemaakt over het ontbreken van een vervoersoplossing binnen de wijk.

Eind 2015 hebben studenten van de HAN een onderzoek over eenzaamheid in de Bitswijk uitgevoerd. Zij hebben in twee straten, bij 17 bewoners, een diepte-interview gehouden. Twee bewoners uit dat onderzoek hebben nadrukkelijk aangegeven dat ze zonder hulp nooit hun huis uitkomen. Naar MuzeRijk, op een afstand van ca. 100 meter, gingen ze nooit.

De afstand was zonder hulp niet te overbruggen. De kans op vereenzaming is daardoor groot. Volgens de GGD-monitor uit 2012 voelt 44 % van de ouderen in Uden zich eenzaam.

2.2.1 Eenzaam zijn maakt kwetsbaar

Volgens een onderzoek van het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) in 2016 naar eenzaamheid is 45% van de bewoners in de Bitswijk eenzaam.



Figuur 11 Kaart eenzaamheid Uden

De kaart presenteert cijfers over eenzaamheid bij personen van 19 jaar en ouders. Dit percentage is gebaseerd op de eenzaamheidsschaal, een vragenlijst om eenzaamheid te meten en bestaat uit elf uitspraken over emotionele eenzaamheid en sociale eenzaamheid (RIVM, 2016).

In de Bitswijk wonen relatief veel ouderen en binnen die groep zijn nogal wat mensen die minder mobiel zijn. Zij hebben er moeite mee om de afstand van hun huis naar MuzeRijk te overbruggen en daar deel te nemen aan activiteiten of om anderen te ontmoeten. De maximale afstand is weliswaar 500 meter, maar soms is 75 meter al te ver. Bovendien speelt bij die groep het veiligheidsgevoel een grote rol en durft men bij slecht weer of in het donker niet alleen over straat.

Dat gegeven wordt ook geconstateerd door een tweetal onderzoeken. Woningcorporatie Area heeft, samen met OnsWelzijn een groot aantal bewoners in de Bitswijk geïnterviewd en gevraagd naar verbeterpunten op het gebied van leefbaarheid. Er zijn toen een aantal opmerkingen gemaakt over het ontbreken van een vervoersoplossing binnen de Bitswijk.

Daarnaast veroorzaakt eenzaamheid gezondheidsrisico's. Onderzoek toont aan dat eenzaamheid fysieke uitwerking heeft: eenzaamheid kan, net als stress, een negatieve invloed hebben op het immuunsysteem. Met een lage weerstand ben je vatbaarder voor infecties. Ook kan eenzaamheid leiden tot depressie en een verhoogd risico op hartziekten en de ziekte van Alzheimer. Daarnaast kan eenzaamheid een oorzaak zijn van ongezond gedrag: weinig bewegen, minder gezond eten en meer gebruik van verslavende middelen. Met als gevolg een groter risico op overgewicht, hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten (Coalitie erbij, z.d.).

Eenzaamheid maakt ongelukkig. Mensen zijn sociale wezens. Je hebt elkaar praktisch en emotioneel nodig. Om steun te bieden als het even wat minder gaat, om gevoelens te delen, om inhoudelijke gesprekken te voeren. Eenzaamheid geeft een gevoel van leegte en algemene ontevredenheid over het leven. Het gevaar bestaat dat een negatieve spiraal ontstaat doordat je minder goed voor jezelf zorgt (Coalitie erbij, z.d.).

Eenzaamheid kan ertoe leiden dat je je terugtrekt. Omdat je weinig sociale contacten hebt, denk je dat anderen je niet leuk vinden. Waardoor je sociale gelegenheden uit de weg gaat. Of je weet niet wie je kan vragen om samen iets te ondernemen. Misschien heb je door je eenzaamheidsgevoelens simpelweg geen zin om de deur uit te gaan (Coalitie erbij, z.d.).

Vaak ontbreekt het aan dat eerste kleine zetje, die eerste stap die nodig is om contacten te leggen. De drempel is te hoog en men weet niet bij wie men terecht kan.

Door het ontmoeten van andere mensen neemt het sociale netwerk toe en daardoor de kans op vereenzaming af.

De MuzeMobiel is volgens het onderzoek van de HAN een oplossing om een bijdrage te leveren aan het voorkomen van deze problematieken van vereenzaming. Daarnaast zijn de chauffeurs vrijwilligers die de wijk en haar bewoners goed kennen en eenzame bewoners ook actief durven te benaderen.

2.2.2 Participatie

In het programmaplan van de gemeente Uden staat het volgende: “Participatie” betekent meedoen. Belangrijk is dat iedereen kan en mag meedoen in de maatschappij, ook als je een arbeidsbeperking hebt (Gemeente Uden, 2017).

Voor de bemensing van de MuzeMobiël wordt er gebruik gemaakt van vrijwilligers die zelf uit de Bitswijk komen, die de wijk en haar bewoners door en door kennen. Maar we willen ook gaan kijken of het mogelijk is dat cliënten van Jij chauffeur of anders rijders kunnen worden (in de 4 persoons MuzeMobiël). Jij en Dichterbij plaatsen cliënten in MuzeRijk om daar ondersteunende diensten te vervullen.

Dichterbij doet dat op het laagste niveau in MuzeRijk. Dat is het MuzePalet (een dagbesteding voor mensen met een verstandelijke beperking).

“Jij” plaatst cliënten op het midden en hoogste niveau:

- Middenniveau: De huidige horecamedewerkers met begeleiding.
- Hoogste niveau: De cliënten die mogelijk beschikbaar zijn voor de reguliere arbeidsmarkt.

Voor de bemensing van de MuzeMobiël zou in samenwerking met Jij een project opgezet kunnen worden om de cliënten uit het hoogste niveau te leiden naar een betaalde baan. Deze groep komt zo in een werkritme, krijgt meer structuur en leert bij op het gebied van klantvriendelijkheid. Daarnaast zouden de cliënten op het middenniveau mee kunnen gaan als rijder. Hierbij kunnen ze de gebruikers van de MuzeMobiël ondersteunen zoals boodschappen dragen, inklappen van de rollator, mensen vastzetten in de gordels.

De MuzeMobiël draagt op twee manieren bij aan de sociale veerkracht in de wijk:

- Ouderen en mensen met een beperking komen in contact met anderen en versterken zo hun sociale netwerk.
- Vrijwilligers uit de wijk leggen contacten met bewoners en helpen kwetsbare mensen om deel te nemen aan de maatschappij.

2.3 Referentie onderzoek

Voor het referentie onderzoek hebben we gekeken naar vergelijkbare vervoersmiddelen in Nederland. De volgende 3 vervoersmiddelen hebben we onderzocht:

- De Vlaermoesbus
- Buurt Mobiel Utrecht
- Argosmobiel Vlaardingen en Schiedam

De Vlaermoesbus is een regionale taxi service waarbij je van deur tot deur vervoerd kan worden, door te bellen naar de dienstdoende chauffeur. Wat betreft de service gaan ze ook een stap verder. Als er iemand namelijk een afspraak heeft bij de huisarts of iets dergelijks, dan belt de assistente naar de bus.

Initiatiefnemer van de Buurt Mobiel in Utrecht is Jeroen Blokland. Hij werkt zelf in een zorgcentrum en ziet in de praktijk hoe actuele ontwikkelingen de kans op vereenzaming vergroten. “Ouderen wonen steeds langer zelfstandig thuis, maar worden minder mobiel. Het ontbreken van vervoer vormt echt een belemmering om eropuit te trekken. Daardoor komen mensen minder vaak hun huis uit en wijkwerkers zien lang niet alles achter de voordeur. Daar wilde ik wat aan doen (Vleugels, 2017).”

Succesverhalen van de Argosmobiel. Een van de vaste klanten, de 80-jarige mevrouw Dunweg, is er heel blij mee. “Met mijn rollator kom ik niet zo ver. Ik kan nu gezellig naar mijn nicht of even naar het winkelcentrum. Ik zou niet weten wat ik zonder die autootjes moest beginnen (Argos Zorggroep, 2018).”

Mevrouw Walter (85 jaar), gebruikt Argos Mobiel om naar vaste afspraken te gaan, met ontzettend veel plezier. “Een vriendin van mij maakte mij erop attent dat het een heel prettig vervoersmiddel is. Als je in de Argos Mobiel stapt denk je gelijk: “Hé, dit is gezellig!” Een leuk praatje, ze helpen je met instappen, ze doen je gordel vast. Argos Mobiel heeft ervoor gezorgd dat ik veel meer zelfstandigheid heb. Ik bel even en ze staan voor de deur met een vriendelijk gezicht. Ik kan alleen maar zeggen: de chauffeurs verdienen een heel hoog cijfer (Argos Zorggroep, 2017).”

Voor de heer Bos (89 jaar), maakt Argos Mobiel het vooral makkelijker om langer thuis te blijven wonen. “En dat past 100% bij wat die heren in Den Haag nu willen voor ouderen”, vertelt hij. “Als het vies weer is, bel ik Argos Mobiel en binnen een kwartier staan ze voor de deur. De chauffeur helpt me met instappen en binnen de kortste keren ben ik bij het verpleeghuis waar mijn vrouw nu woont. Zodra ik weer naar huis ga, staat Argos Mobiel op de afgesproken tijd op me te wachten (Argos Zorggroep, 2017).”

“Ik gebruik Argos Mobiel ook om mij thuis te laten brengen na de boodschappen bij de supermarkt om de hoek. Dan hoef ik de zware tassen niet te dragen en ben ik niet bang om te vallen. De jongens en meiden achter het stuur doen het goed. Ze zijn heel behulpzaam. Het zou mooi zijn als er veel meer Argos Mobiels kunnen rijden, zoals ik vroeger meemaakt in Bataviastad. Daar reden bussen die je gewoon kon aanhouden. Je stapte in en betaalde altijd één roepie, waar je ook naar toe ging en hoe lang of kort de rit ook was (Argos Zorggroep, 2017).”

Extra informatie over het referentie onderzoek is te vinden in bijlage I: Referentie onderzoek.

3. Onderzoeksopzet en verantwoording

3.1 Theoretische achtergrond

In de periode februari 2018 tot en met juli 2018 is er door studenten van de minor Stad en land/ Civil society lab onderzoek gedaan naar de effecten van ontmoetingsplein MuzeRijk op haar omgeving. Hierbij is uiteindelijk een meetinstrument ontwikkeld wat deze effecten in kaart brengt. Het meetinstrument wat ontwikkeld is een effectencalculator in combinatie met een sociaal kasboek. Met deze instrumenten worden een x aantal personen opgenomen in dit sociale kasboek, hiermee kan ontmoetingsplein MuzeRijk aantonen wat voor effect zij heeft op haar bezoeker (Kolenberg & Gerritse, 2018).

Dit is tevens deels de basis geweest voor dit onderzoeksrapport. Kan ontmoetingsplein MuzeRijk door middel van de inzet van een elektrisch voertuig een positief effect hebben op de inwoners van de Bitswijk. De gewenste effecten waarbij het is dit onderzoek om gaat zijn gericht op het verbeteren van pijlers eenzaamheid en participatie (zie: 2.2 Aanleiding).

3.2 Doelstelling

Ontmoetingscentrum MuzeRijk wil door middel van een haalbaarheidsonderzoek kunnen aantonen of de MuzeMobiël op papier financieel haalbaar is. Door middel van dit haalbaarheidsonderzoek kan MuzeRijk aanspraak maken op subsidies van fondsen om het project financieel draagbaar te maken.

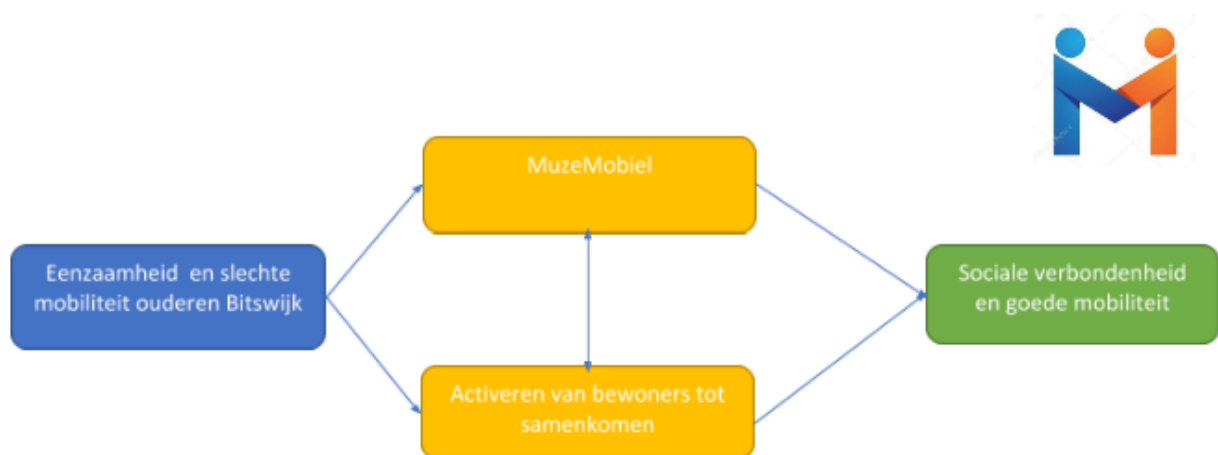
3.3 Probleemstelling

Is het rijden met de MuzeMobiël door de Bitswijk in Uden op papier financieel haalbaar, op welke wijze kan de organisatie rondom de MuzeMobiël het best ontwikkeld worden en welk type voertuig is het meest geschikt om mee te rijden?

3.4 Onderzoeksvragen

- Is er voldoende vraag vanuit bewoners in de Bitswijk voor het gebruik van de MuzeMobiël?
- Welke prijs moet er per rit/maand betaald worden om MuzeMobiël financieel haalbaar te krijgen?
- Welke vorm van betaling door passagiers past het best bij MuzeMobiël?
- Is de infrastructuur van de Bitswijk geschikt voor de MuzeMobiël?
- Welke van de 2 voertuigen kan het best gebruikt worden voor ritten in de Bitswijk?
- Welke dagindeling is het best toe te passen voor de MuzeMobiël?
- Welke bestemmingen zijn er, hoeveel daarvan vallen niet binnen de Bitswijk?
- Hoe vaak maakt een potentiële klant gebruik van de MuzeMobiël?

3.5 Conceptueel model



Figuur 12 Conceptueel model

3.6 Verantwoording resultaten

Eerste bijeenkomst

In het begin van het project hebben de studenten meteen een bijeenkomst georganiseerd voor de vrijwilligers: chauffeurs en receptie, professionals: Ons Welzijn, Area en BrabantZorg, secretariaat MuzeRijk en leveranciers (bijlage E, presentatie 3-10-2018). De studenten doen een half jaar onderzoek en zijn dan weer weg, uiteindelijk zijn het met name de vrijwilligers die samen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering. Laat vrijwilligers echt meedoen en dan allemaal. De lastige vragen kan je maar beter in het begin beantwoorden dan aan het eind. Zorg dat het hun verandering wordt in plaats van dat het jouw verandering is (VaVia, 2019). Daarom is het van belang om meteen vanaf het begin deze mensen erbij te betrekken. Daarnaast is de mening van deze mensen belangrijk voor het onderzoek. Hier ontstond het idee om gebruik te maken van een flyer.

Flyer

Na de eerste bijeenkomst zijn de studenten aan de slag gegaan met het maken van een flyer. Tijdens de bijeenkomst was al besproken wat er op de flyer moest komen te staan. Het moest vooral een informatieve flyer worden, die zo aan de bewoners mee kon worden geven zonder elke keer het verhaal te hoeven vertellen. In bijlage B is de flyer te bekijken. Naast het geven van informatie, was de flyer ook bedoeld om de MuzeMobiel te promoten. Daarnaast zal een flyer sneller voor herkenning zorgen. Ze worden immers op het bureau neergelegd, ergens opgehangen of mensen komen ze na enkele maanden weer tegen bij het opruimen van hun papieren (Houseoflou, 2018). Als je gebruik maakt van flyers zal je een breed publiek bereiken. Dit kan dan ook verrassende contacten opleveren (Houseoflou, 2018).

Udense Kracht

Bij de Udense Kracht werden alle Udense initiatieven gebundeld op een markt. Elke initiatief had een eigen stand. De MuzeMobiel had ook een stand, om zo de MuzeMobiel onder de aandacht te brengen en te promoten. De MuzeMobiel zelf was meegenomen en naast de stand neergezet. Vooral de MuzeMobiel zelf trok veel aandacht, mensen wilden er even in zitten en daardoor ontstond er een gesprek. Zo hebben we de MuzeMobiel kunnen promoten. Op een markt kun je veel potentiële klanten in korte tijd zien en spreken. Je kunt er jouw producten of diensten promoten, jouw naamsbekendheid vergroten en direct in contact komen met nieuwe klanten (Westerhoud, 2017). Op de Udense Kracht, is er kennis gemaakt met het concept Positieve Gezondheid. Hierdoor kwam het idee om een spinnenweb voor de interviews te ontwerpen en gebruiken.

Spinnenweb

In bijlage A is het spinnenweb dat is ontworpen te vinden. Met deze spinnenweb zijn een aantal bewoners van de Bitswijk geïnterviewd. Het spinnenweb was bedoeld als hulpmiddel om in dialoog te gaan met de bewoners en om informatie te verzamelen. Er is voor een spinnenweb gekozen omdat dit er aantrekkelijker en overzichtelijker eruitziet.

Informatiestrook

Om informatie over de klanten van de MuzeMobiel te verzamelen, hadden de studenten informatiestrookjes gemaakt. Deze informatiestrookjes zijn te vinden in bijlage F. De strookjes moesten vooral kort zijn, zodat deze makkelijk na een rit in te vullen waren voor de klanten, zonder dat dit veel tijd zou kosten. De ingevulde strookjes zijn gebruikt om een klantenbestand op te bouwen.

Klantenbestand

In het klantenbestand, staan alle gegevens van het informatiestrookje, verwerkt in een overzicht. Dit om te voorkomen dat er overal losse strookjes met klantgegevens bleven liggen. Daarnaast geeft een klantenbestand een duidelijk overzicht van alle potentiële klanten van de MuzeMobiel. Het klantenbestand is terug te vinden in bijlage C.

Reserveringslijst

Voor de receptie was er een reserveringslijst gemaakt. Deze was bedoeld om reserveringen via de telefoon of die bij MuzeRijk gemaakt werden op te noteren. Hier was een naam en het adres waar de bewoners opgehaald moesten worden en waar ze afgezet moesten worden van belang. Zo kon de receptie een inschatting maken bij het inplannen van de ritten. De reserveringslijst bleek na de eerste weken niet prettig te werken. Door in gesprek te gaan met de medewerkers van de receptie, is er samen met de receptie een fijnere reserveringslijst gemaakt.

Tweede bijeenkomst

De tweede bijeenkomst begon met een gepensioneerd rijschoolhouder. Hij kwam de verkeersregels, met name binnen de Bitswijk, uitleggen. Dit bleek een goede zet te zijn, doordat veel chauffeurs geen weet hadden van de nieuwe verkeersregels of situaties. Na deze presentaties, zijn de studenten met alle chauffeurs en een medewerker van de receptie samen gaan zitten om te bespreken wat er gemaakt was en hoe ze dit moesten gebruiken (denk aan spinnenweb, informatiestrook, reserveringslijst). Hier was voor gekozen om de chauffeurs en de receptie op de hoogte te houden en te informeren. Maar ook om feedback te ontvangen van de chauffeurs, receptie en opdrachtgevers. In bijlage E: Bijeenkomst 5-11-2018 is hier meer informatie over te vinden.

Overleg opdrachtgevers

Overleg heeft altijd te maken met informatie-uitwisseling en is daarom altijd nuttig. Er zijn nu eenmaal praktische zaken die je op elkaar moet afstemmen. Door te overleggen krijgt de opdrachtgever informatie van de studenten en kunnen de studenten bepaalde dingen voor elkaar krijgen (vbw, z.d.). Elke woensdag vond er een overleg plaats tussen de studenten en de opdrachtgevers. Van beide kanten was dit belangrijk om te doen. De studenten konden laten zien wat ze gedaan hadden en hier feedback op krijgen van de opdrachtgevers. Daarnaast werd er gekeken of de studenten op de goede weg zaten en wat er die week gedaan moest worden.

4. Meetinstrument behoeftes

Tijdens de testfase van de MuzeMobiel in de Bitswijk is er naast strookjes ophalen ook een verder verdiept onderzoek gedaan. Dat was namelijk een onderzoek naar de voorkeuren van bepaalde belangrijke aspecten. Hiervoor is er met behulp van een zogeheten 'spinnenweb' in de wijk het onderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn er in totaal 46 mensen geïnterviewd, de resultaten daarvan zijn in dit hoofdstuk uitgewerkt.

In dit hoofdstuk zal er als eerste los naar elk aspect worden gekeken. Hierbij zijn alle uitslagen duidelijk visueel in beeld gebracht. Het spinnenweb is te vinden in bijlage A.

4.1 Hoeveel mag het kosten

Bij het eerst onderdeel is er gevraagd aan de bewoners wat zij voor een los kaartje zouden willen betalen. De resultaten hiervan zijn te zien in grafiek 1.

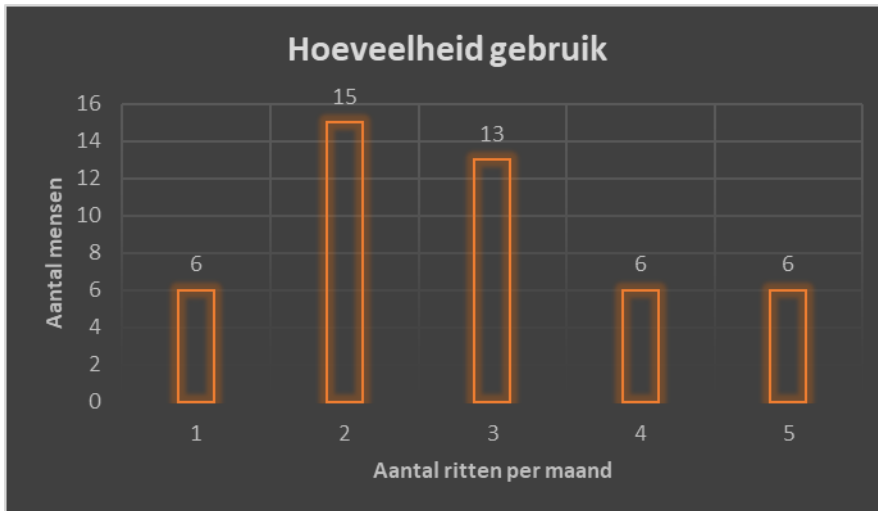


Grafiek 1 Prijs per rit

In de bovenstaande grafiek is te zien dat het grootste deel van de mensen kiest om 1 of 2 euro per rit te betalen. Aan het begin van het onderzoek werd uitgegaan van 1 euro per rit. Aan de hand van dat bedrag is ook de hoeveelheid potentiële klanten bepaald die nodig waren om het haalbaarheidsonderzoek te laten slagen. Maar zoals U hierboven kunt zien heeft een grote hoeveelheid ook voor 2 euro per rit gekozen, aan de hand van deze cijfers valt dus te concluderen dat het bedrag per rit meer dan 1 euro kan zijn. Om precies te zijn is het exacte gemiddelde, wat aan de hand van dit onderzoek kan worden gevraagd als bedrag per rit, 1,80. Dat wil zeggen dat er daardoor ook minder potentiële klanten nodig zullen zijn om het haalbaarheidsonderzoek te laten slagen.

4.2 Hoeveel gebruik wordt ervan gemaakt

Voor dit onderdeel werd aan de bewoners gevraagd hoe vaak zij verwachten gebruik te gaan maken van de MuzeMobiël. De resultaten hiervan zijn te zien in grafiek 2.

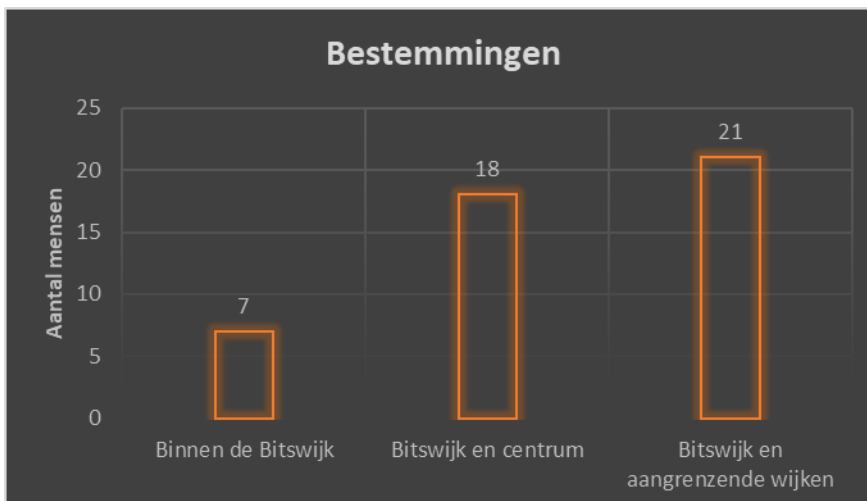


Grafiek 2 Aantal ritten per maand

Uit deze grafiek valt duidelijk te zien dat de meeste mensen verwachten in ieder geval 2 tot 3 keer per maand gebruik te gaan maken van de MuzeMobiël. De gemiddelde hoeveelheid ritten is 2.8 keer per maand, dat is af te ronden naar 3 keer per maand.

4.3 Waar willen gebruikers heen

In dit onderdeel werd aan de bewoners gevraagd naar welke bestemmingen ze met de MuzeMobiël zouden gaan. De resultaten hiervan zijn te zien in grafiek 3.

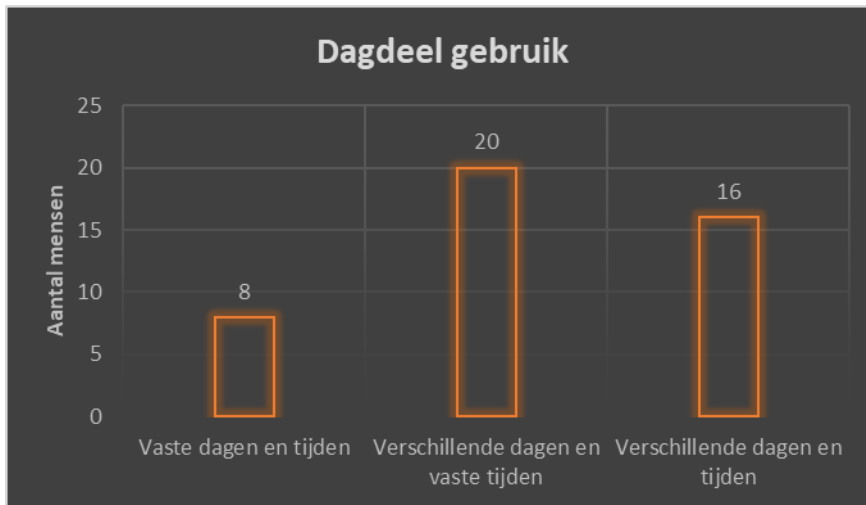


Grafiek 3 Bestemmingen

In de grafiek is te zien dat het grotere deel van de hoeveelheid niet alleen binnen de Bitswijk reist maar ook naar het centrum en omliggende wijken. Deze uitslag is erg van belang omdat de Bitswijk in eerste instantie als grens van het gebied werd gezien voor de MuzeMobiël. Maar door deze resultaten zal er zeer waarschijnlijk voor een groter gebied gekozen moeten worden waarbinnen de MuzeMobiël zal rijden.

4.4 Welke dagdelen moet er gereden worden

Bij dit onderdeel werd gekeken naar de afwisseling van het gebruik van de MuzeMobiël. Hierbij was het doel om erachter te komen hoe afwisselend de dagen en tijden waren wanneer de bewoners gebruik zouden maken van de MuzeMobiël. De resultaten hiervan zijn te zien in grafiek 4.

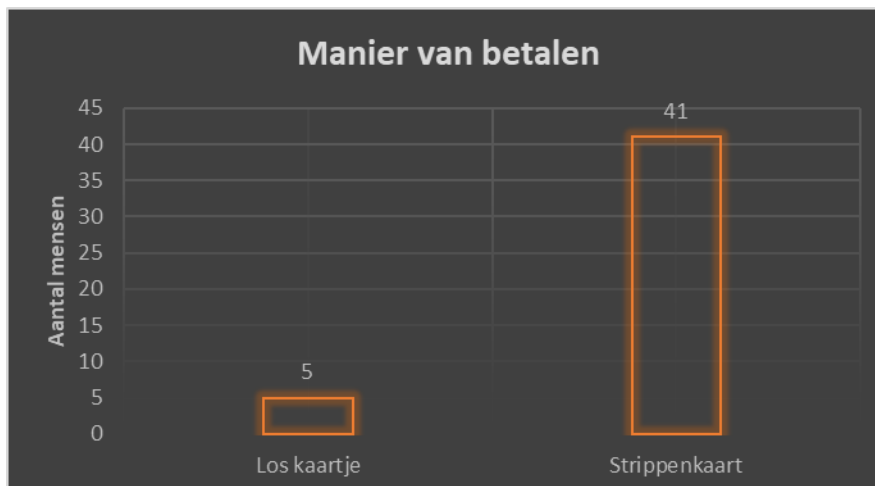


Grafiek 4 Dagdelen gebruik

In de grafiek is te zien dat er maar een kleine hoeveelheid mensen op vaste dagen en tijden zal reizen. Een grote hoeveelheid mensen zal verschillende dagen maar wel dezelfde tijden gaan reizen. Maar er is ook een grote hoeveelheid mensen die erg afwisselend verwachten te gaan reizen. Hieruit valt dus te concluderen dat de hoeveelheid vaste ritten laag zal zijn.

4.5 Welke manier van betalen

Bij dit onderdeel werd gevraagd welke betaalvorm de mensen het meest aantrekkelijk leek. De resultaten zijn te zien in grafiek 5.

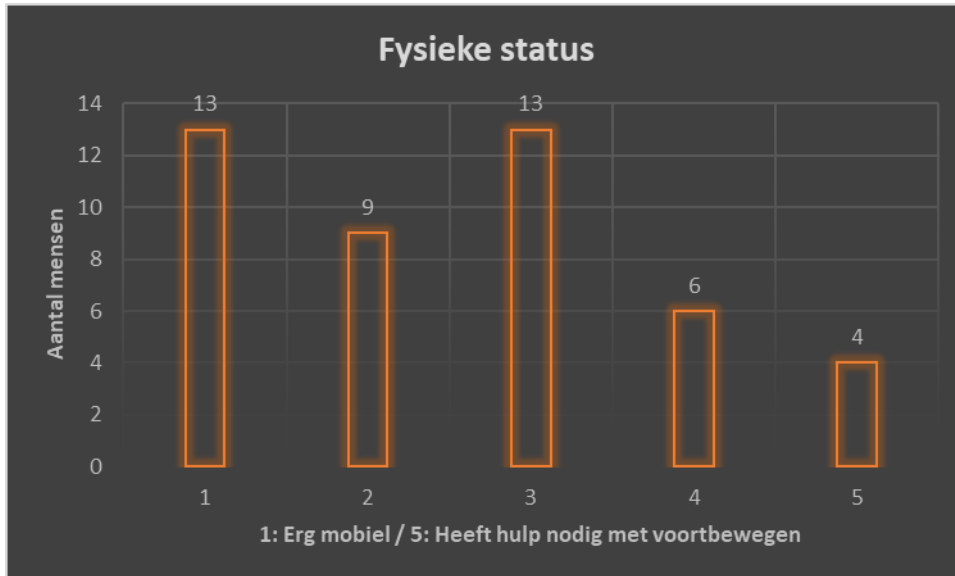


Grafiek 5 Manier van betalen

In deze grafiek is duidelijk te zien dat de meerderheid van de mensen kiest voor een strippenkaart. Door gebruik te maken van een strippenkaart zal er geen geld in de wagen aanwezig hoeven te zijn wat het veiliger maakt. Ook hoeft de chauffeur niks van wisselgeld bij zich te hebben en hoeft er aan het einde van een dienst geen geld overgedragen te worden, dit scheelt weer een aantal protocollen waar rekening mee gehouden dient te worden.

4.6 Wat is de huidige fysieke status van klanten

Bij dit onderdeel werd aan de bewoners gevraagd om een inschatting te geven over hun eigen fysieke gezondheid. De resultaten zijn te zien in grafiek 6.

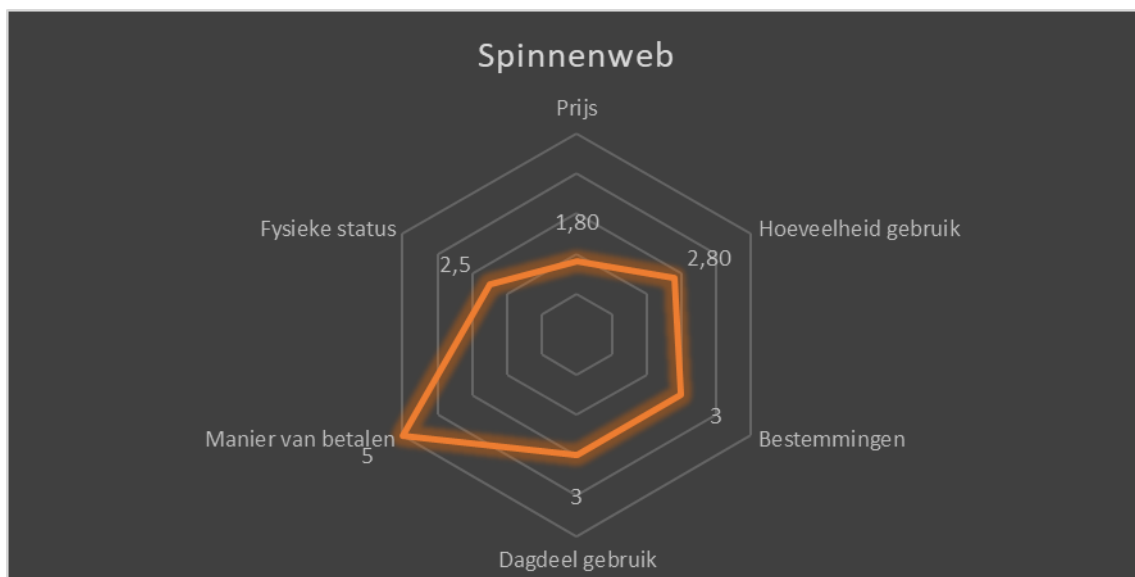


Grafiek 6 Fysieke status

Dit onderdeel was vooral om in kaart te brengen hoe de fysieke status is van de ondervraagde mensen uit de wijk. In grafiek 6 is duidelijk te zien dat dit een erg verspreid resultaat oplevert, dit wil dus zeggen dat er niet alleen mensen met een fysieke beperking geïnteresseerd zijn in de MuzeMobiel maar ook mensen die beter ter been zijn.

4.7 Gemiddelde resultaten behoeftes

In grafiek 7 is nog een overzichtelijk spinnenweb te zien waarin de gemiddelde cijfers van alle onderdelen in kaart zijn gebracht.



Grafiek 7 Spinnenweb gemiddelde

Als het spinnenweb met de klok mee gekeken wordt, zijn de uitslagen als volgt. De gemiddelde prijs per rit is 1,80. Voor de hoeveelheid gebruik verwachten de meeste mensen afgerond in ieder geval 3 keer per maand gebruik te maken van de MuzeMobiel. Voor de bestemmingen is het gemiddelde 3 dat wil dus zeggen dat de bestemmingen het meest in de Bitswijk en aanliggende wijken ligt. Het gemiddelde van deze waarde is wel een beetje misleidend omdat op die waarde niet echt een gemiddelde te nemen is. De conclusie die er in ieder geval uitkomt is dat er veel meer mensen bestemmingen hebben buiten de bitswijk dan alleen in de bitswijk.

Bij het onderdeel dagdeel gebruik is het eenzelfde situatie als bij bestemmingen, Het gemiddelde is 3 maar dat heeft verder geen waarde omdat de 3 opties staan voor de afwisselingen van dagen en tijden. Daar is dus niet echt een gemiddelde van te nemen, maar er kan wel gezegd worden dat de grootste hoeveelheid mensen heeft gezegd dat ze vaak wel om dezelfde tijd zullen reizen.

Voor het onderdeel manier van betalen is het erg vanzelfsprekend, het gemiddelde is 5 omdat de strippenkaart een overweldigende meerderheid had onder de mensen.

Het laatste onderdeel is fysieke status en daarvan is het gemiddelde 2,5. Dat wilt dus zeggen dat de MuzeMobiel met allerlei verschillende mensen te maken zal krijgen.

5. Haalbaarheid

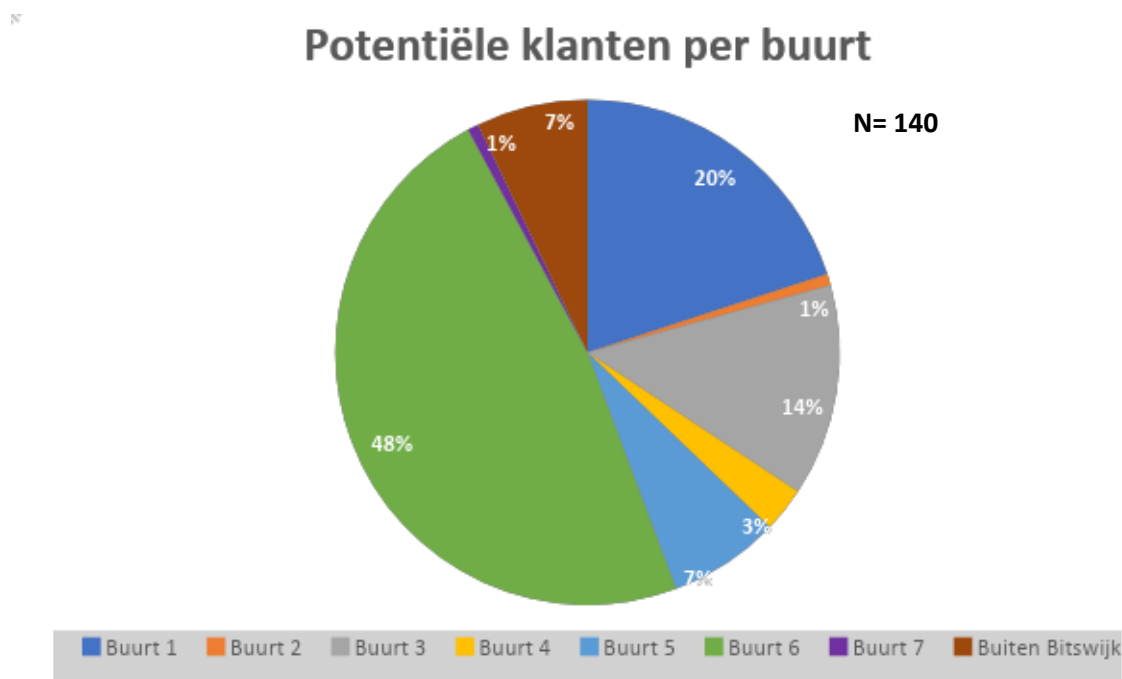
5.1 Behoeft vanuit wijk

Zoals eerder vermeld bestaat de Bitswijk uit zeven buurten. Door middel van kwalitatief onderzoek is er gepeild hoeveel potentiële voor klanten voor de MuzeMobiel zich in deze zeven buurten bevinden. Tijdens dit onderzoek is er huis aan huis en in ontmoetingsplein MuzeRijk geïnterviewd waarbij potentiële gebruikersgegevens genoteerd. Deze potentiële gebruikers gaven allen aan behoefte te hebben aan een dergelijk vervoersoplossing zoals de MuzeMobiel. Zij zijn vaak op leeftijd (65+) en minder mobiel en/of eenzaam (Bijlage C). Hieronder worden de resultaten van dit onderzoek visueel en tekstueel toegelicht.



Figuur 13 Verdeling buurten in de Bitswijk

5.1.1 Aantal potentiële gebruikers per buurt



Figuur 14 Potentiële klanten Bitswijk

Hierboven zijn de onderzoeksresultaten ook het onderzoek naar potentiële gebruikers per wijk te zien. In figuur 13 zijn de verschillende wijken uit de bitswijk te zien en correspondeert met figuur 14 waarbij het percentage potentiële gebruikers is weergegeven per buurt. Naast de 7 buurten binnen de Bitswijk is er ook nog een variabel toegekend aan de potentiële gebruikers die buiten de Bitswijk wonen. Tijdens het onderzoek kwam naar voren dat er ook behoefte is voor MuzeMobiel onder personen die vaak net buiten de Bitswijk wonen (in tabel 1 komt deze variabel terug als wijknummer 0). Het percentage potentiële gebruikers buiten de Bitswijk ligt naar waarschijnlijkheid hoger dan deze peiling. Deze personen die buiten de Bitswijk wonen en actief gebruik willen maken van de MuzeMobiel zijn vrijwel allemaal aangesproken in ontmoetingsplein MuzeRijk en maken al gebruik van de activiteiten die plaatsvinden in ontmoetingscentrum MuzeRijk.

Uit figuren 13 en 14 is op te merken dat de meeste potentiële gebruikers - met ruim 48% van de ondervraagden - in buurt 6 wonen. Deze buurt ligt aan de noordzijde van de Bitswijk en grenst direct aan ontmoetingsplein MuzeRijk. In tabel 3 is te zien dat van deze 48% verreweg de meeste potentiële gebruikers uit de Vioolstraat, de Cellostraat en de Luitstraat komen. Hierbij is de conclusie te trekken dat ook voor zeer korte afstanden (<1 km) er behoefte is voor een vervoersoplossing zoals de MuzeMobiel binnen de Bitswijk.

Tabel 1 Aantal potentiële klanten per straat

W. nr.	Straatnaam	Aantal
6	Alardstraat	1
0	Burgermeester Buskensstraat	1
5	Cimbaallaan	1
0	Hofstukken	1
0	Kennedylaan	1
0	Leeuweriksweg	1
7	Orgelhuis	1
2	Saxofoonstraat	1
0	Sterappel	1
0	Veldmolenweg	1
3	Kornetstraat	2
0	Lauwere	2
0	Mondriaanplein	2
3	Nassaustraat	2
3	Odiliastraat	2
3	Grootveldstraat	3
6	Harmoniehof	3
5	Paukenstraat 30-49	3
1	Cellostraat 1-76	4
3	Piusplein	4
4	Xylofoonstraat	4
6	Klarinetstraat	5
6	Spinetstraat	5
3	Accordeonstraat	6
5	Dwarsfluitstraat	6
1	Pianostraat	7
1	Banjostraat	8
6	Muziekplein	8
1	Harpstraat	9
6	Vioolstraat	14
6	Cellostraat 77-159	15
6	Luitstraat	16
	Totaal	140

In tabel 1 is te zien dat er in totaal 140 potentiële klanten verwerkt zijn in deze figuren. In totaal zijn er 175 potentiële gebruikersgegevens verwerkt (bijlage C: klantenbestand), echter zijn er van deze 175 potentiële gebruikers van 35 ondervraagden geen adresgegevens genoteerd waardoor deze niet zijn verwerkt op basis van locatiegegevens.

5.1.2 Aantal potentiële gebruikers Bitswijk

Tijdens de interviews aan huis zijn er in totaal 400 bewoners benaderd of zij mogelijk potentiële gebruikers van de MuzeMobiel zijn. Van deze 400 bewoners gaven in totaal 175 mensen aan gebruik te willen maken van de MuzeMobiel. Hiervan waren 110 mensen op het moment niet thuis, en 115 wel thuis maar geen potentiële gebruikers van de MuzeMobiel.

Al deze getallen komen terug in de vergelijking in tabel 2. Hierin zijn de gegevens verkregen uit aan huis interviews doorberekend onder de mensen die op het moment niet thuis waren. Van de 290 mensen die wel thuis waren was 66,34% potentieel gebruiker en 39,66% geen potentieel gebruiker. In totaal waren er 110 huizen waar mensen op het moment niet thuis waren. De eerstgenoemde percentages zijn onder deze mensen doorgerekend. Dit zou betekenen dat van deze 110 huizen er 66 potentiële gebruikers wonen (60,34%) en 44 niet potentiële gebruikers wonen (39,66%). Dit brengt het totaal aantal potentiële gebruikers uit de Peilgroep op 241 (60,25%).

Tabel 2 Totaal potentiële gebruikers

	Peiling	Percentage
Potentiële gebruikers	175	60,34
Geen potentiële gebruikers	115	39,66
Totaal	290	100

Niet thuis	110	100
Potentiële gebruikers	66	60,34
Geen potentiële gebruikers	44	39,66

Totaal potentiële gebruikers	241
------------------------------	-----

Dit totaal aantal potentiële gebruikers uit de peiling is hierna doorberekend aan de hand van het aantal inwoners van de Bitswijk, dit zijn er 4000 (zie: omgevingsanalyse). Hierbij is het percentage potentiële gebruikers van 60,25% uit de peiling berekend op de 4000 inwoners van de Bitswijk. Als dit wordt doorberekend zoals in tabel 3 komt het totaal aantal potentiële gebruikers op 2410.

Tabel 3 Totaal potentiële gebruikers Bitswijk

	Peilgroep	Percentage	Bitswijk	Percentage
Totaal ondervraagden/Bitswijk	400	100	4000	100
Totaal potentiële gebruikers	241	60,25	2410	60,25

6. Economische haalbaarheid

De economische analyse is de meest gebruikte methode voor het beoordelen van de effectiviteit en de haalbaarheid van een nieuw ontworpen concept. Voor de MuzeMobiel is het daarom van belang om een kosten- baten analyse te maken om de haalbaarheid in kaart te brengen. Een kosten baten analyse bestaat uit 3 stappen namelijk de volgende 3;

1. Stel de verwachte kosten en baten van het project vast.
2. Druk de kosten en baten uit in dezelfde eenheid.
3. Vergelijk de kosten en baten.

Aan de hand van de eerste 2 punten zal dit hoofdstuk opgebouwd zijn. In de conclusie en de aanbeveling van dit verslag zullen de kosten en de baten worden vergeleken aan de hand van de meerder scenario's die mogelijk zijn.

6.1 Stel de verwachten kosten en baten vast

De kosten voor de MuzeMobiel zijn opgebouwd als vaste en variabele kosten. De vaste kosten zijn opgebouwd uit de kosten voor de voertuigen. Om de kosten van de voertuigen in kaart te brengen is uitgegaan van 3 mogelijkheden. Zoals te zien is in onderstaande tabel kost het 2- persoons voertuig € 12.340,- en het 4- persoonsvoertuig € 14.995,-. (Zie bijlage G voor nadere specificatie van de voertuigen) Het aanschaffen van een of meerdere voertuigen zal vallen onder de initiële investering om het project te kunnen laten starten. In tabel 4 zijn 4 scenario's geschetst welke oplossingen er mogelijk zijn voor de pilotfase van de MuzeMobiel.

Tabel 4 Opties voor aantal voertuigen

Opties	Prijs	Afschrijving per
2 persoons	€ 12.340,00	€ 1.234,00
Totaal		€ 1.234,00
4 persoons	€ 14.995,00	€ 1.499,50
Totaal		€ 2.199,00
2 persoons	€ 12.340,00	€ 1.234,00
4 persoons	€ 14.995,00	€ 1.499,50
Totaal		€ 2.733,50
4 persoons	€ 14.995,00	€ 1.499,50
4 persoons	€ 14.995,00	€ 1.499,50
Totaal		€ 2.999,00

6.1.1 Afschrijving

Wanneer een bedrijfsmiddel wordt aangeschaft is het gebruikelijk om hierop af te schrijven. Door de looptijd van het bedrijfsmiddel te delen door de aanschafwaarde kom je uit op de jaarlijkse afschrijving. Voor de MuzeMobiel is gekozen voor een afschrijving van 10 jaar met een restwaarde van 0. De restwaarde van 0 is gekozen, omdat de ontwikkeling van elektrisch vervoer in de lift zit, waardoor de huidige MuzeMobiel over 10 jaar achterhaald kan zijn en de restwaarde nihil kan zijn. In de bovenstaande tabel is de afschrijving te zien van de afschrijving voor de 4 mogelijke opties.

Naast de vaste kosten heeft de MuzeMobiel ook te maken met variabele kosten. In tabel 5 zijn de kosten in kaart gebracht voor de komende 3 jaar zoals ze zijn verwerkt in de exploitatie begroting. De variabele kosten zijn opgebouwd uit zowel maandelijkse als jaarlijkse kosten.

Tabel 5 Onderscheidt variabele kosten

Maandelijkse kosten	Jaarlijkse kosten
Energie	Verklaring omtrent goed gedrag
Telefoon	Kleding
	Strippenkaart
	Stalling
	Voorziening vervanging
	Voorziening onderhoud
	Administratie
	Kosten vrijwilligers
	Promotie
	Verzekering

In de onderstaande tabel is uitgegaan van twee 4 persoonsvoertuigen.

Tabel 6 Kosten volgens exploitatie begroting (Zie bijlage H voor specificatie kosten)

Structurele jaarlijkse kosten	2021	2022	2023
Energie	€ 300,00	€ 330,00	€ 360,00
Telefoon	€ 200,00	€ 200,00	€ 200,00
VOG ****	€ 165,00	€ 165,00	€ 165,00
Kleding *****	€ 400,00	€ 400,00	€ 400,00
Strippenkaart	€ 200,00	€ 200,00	€ 200,00
Promotie + website	€ 800,00	€ 700,00	€ 600,00
Administratie	€ 250,00	€ 250,00	€ 250,00
Presentje vrijwilligers	€ 500,00	€ 500,00	€ 500,00
Stalling	€ 500,00	€ 500,00	€ 500,00
Verzekering Muze Mobiel	€ 600,00	€ 800,00	€ 1.000,00
Voorziening onderhoud	€ 400,00	€ 450,00	€ 500,00
Afschrijving*****	€ 2.999,00	€ 2.999,00	€ 2.999,00
Totale jaarlijkse uitgaven	€ 7.314,00	€ 7.494,00	€ 7.674,00
Totale kosten per jaar	€ 7.314,00	€ 7.494,00	€ 7.674,00
Totale opbrengsten	€ 3.640,00	€ 4.004,00	€ 4.404,40
Verschil	€ -3.674,00	€ -3.490,00	€ -3.269,60
Opbrengst- kosten verhouding	50%	53%	57%

**** 1e jaar 10 stuks, daarna 4 á € 41,35			
***** Jas			
***** 2 voertuigen samen (14.995*2= € 29.999,-/ 10 restwaarde = 2.999			

Nu de verschillende kosten in kaart gebracht zijn is het tijd om de baten hiertegenover te zetten. De baten zijn opgebouwd uit materiële en immateriële baten. Materiële baten zijn de baten in de vorm van geld en bij immateriële waarden gaat het om de waarde die vrijwilligers en klanten hechten aan de dienst die de MuzeMobiel levert. In dit hoofdstuk wordt met name ingegaan op de materiële waarde van de MuzeMobiel. In tabel 7 is de opbrengsten kant van de exploitatie begroting in kaart gebracht. De exploitatie begroting is gebaseerd op een prijs van 1 euro per rit, deze prijs is op voorhand vastgesteld voor het doen van het haalbaarheidsonderzoek. Aan de hand van de ritprijs van 1 euro komt naar voren dat er op jaarbasis in 2019 4000 ritten moeten plaatsvinden. Echter is er bij de uitvoering van dit project btw afdracht in het spel, waardoor de werkelijke opbrengsten neerkomen op 1 euro – 9%= 0,91 euro. De totale opbrengsten komen daardoor in jaar 1, 2 en drie respectievelijk uit op € 3,640, - € 4.004,- & € 4.404,-.

Tabel 7 Exploitatie MuzeMobiel

Exploitatie MuzeMobiel				
Opbrengsten		2021	2022	2023
Aantal ritten per jaar		4000	4400	4840
Aantal ritten per week**		77	85	93
Inkomsten per rit (€ 1,00) Incl BTW	€	1,00	€ 1,00	€ 1,00
Inkomsten per rit (€ 1,00) Excl BTW	€	0,91	€ 0,91	€ 0,91
Totale opbrengsten per jaar	€	3.640	€ 4.004	€ 4.404

Nadat het haalbaarheidsonderzoek is uitgevoerd bleek dat de potentiële klanten niet 1 euro, maar gemiddeld gezien € 1,80 wilden betalen voor een ritje in de MuzeMobiel. Doordat de prijs van een ritje 1,8x zoveel is betekent dit dat het aantal noodzakelijke ritten afneemt met 1,8x. Hierdoor daalt het aantal ritten dat gehaald moet worden van 4000 naar 2222. In tabel 8 is dit weergegeven voor de 1^e 3 jaar van het project. Echter zoals in de aanbeveling vermeld zal worden is het doel van de MuzeMobiel het zo laagdrempelig mogelijk te houden, waardoor de prijs op € 1,- zal worden gesteld voor in ieder geval de pilot periode. Wanneer blijkt dat dit niet de kosten dekt is er een mogelijkheid om uit te wijken naar een bedrag van maximaal € 1,80.

Tabel 8 Exploitatie MuzeMobiel (op basis van Spinnenweb)

Exploitatie MuzeMobiel (op basis van Spinnenweb)				
Opbrengsten		2021	2022	2023
Aantal ritten per jaar		2222	2444	2689
Aantal ritten per week**		43	47	52
Inkomsten per rit (€ 1,80) incl. VTW	€	1,80	€ 1,80	€ 1,80
Inkomsten per rit (€ 1,80) Excl BTW	€	1,64	€ 1,64	€ 1,64
Totale opbrengsten per jaar	€	3.640,00	€ 4.004,00	€ 4.404,40

Wat opvalt is dat er een gat ontstaat tussen de kosten en opbrengsten in alle 3 de jaren die zijn opgemaakt in de begroting. Vanuit MuzeRijk is een bedrag van maximaal € 5.000,- euro beschikbaar om de eenzaamheid te bestrijden en de bewoners meer te laten participeren in de samenleving. Het verschil tussen de kosten en opbrengsten zal door MuzeRijk worden opgevangen en vormt dus de sluitpost.

6.2 Investerings Pilot Periode

In het vorige stuk hebben we de financiële haalbaarheid uitgewerkt wanneer het project loopt. Nu is het tevens relevant dat het project van de grond komt. Voor het uitvoeren van de pilot periode is de volgende begroting opgesteld.

Tabel 9 Uitvoering pilot

Uitvoering pilot			
Periode loopt van oktober 2019 tot 1 januari 2020			
Kostenposten	Bedrag Excl. BTW	Bedrag Incl. BTW	
Huur 2 voertuigen	€ 4.800,00	€ 4.800,00	
Aankoop 2 voertuigen	€ 31.040,00	€ 37.558,40	
Kosten HAN studenten	€ 1.000,00	€ 1.000,00	
Training chauffeurs	€ 1.250,00	€ 1.250,00	
VOG jaar 1	€ 500,00	€ 500,00	
Kleding chauffeurs	€ 1.000,00	€ 1.000,00	
Website	€ 1.000,00	€ 1.000,00	
PR	€ 1.000,00	€ 1.000,00	
Energie	€ 400,00	€ 400,00	
Stalling	€ 500,00	€ 500,00	
Onderhoud + verzekering	€ 1.000,00	€ 1.000,00	
Strippenkaart	€ 750,00	€ 750,00	
Project begeleiding	€ 5.000,00	€ 6.050,00	
Planning pakket	€ 500,00	€ 500,00	
Telefoon	€ 250,00	€ 250,00	
Totaal	€ 49.990,00	€ 57.558,40	
Inkomsten Pilot periode	€ 2.500,00	€ 2.275,00	
Te kort	€ -47.490,00	€ -55.283,40	

Het moment waarop de pilotperiode in gaat is in oktober 2019, omdat de studenten van de HAN in september beginnen met de uitvoering, maar om hen een maandje inleestijd en voorbereidingstijd te geven is gekozen voor oktober. In de maanden oktober 2019 tot en met december 2019 is de huur van de 2 voertuigen nodig doordat de productie tijd van de voertuigen kan oplopen tot het einde van het jaar. De aankoop van de 2 voertuigen is inclusief de gereedmaak kosten van € 350,- en de afleverkosten in Nederland van € 175,-. De HAN studenten krijgen voor hun werk gedurende een halfjaar een vergoeding van € 1000,-. De VOG kosten zijn opgebouwd uit de kosten per stuk maal 10 chauffeurs. De kosten voor de kleding, website en PR zijn nodig om de MuzeMobiel en de chauffeurs zichtbaar en bekend te maken. De energie, telefoon en onderhoudskosten zijn in de bijlagen nader gespecificeerd. De kosten voor de stalling en strippenkaart zijn op basis van informatie van referentie projecten. De projectbegeleiding wordt gedaan op no cure, no pay basis. Hiervoor is een maximum bedrag van € 5000,- euro afgesproken om te zorgen dat het project juist wordt geïmplementeerd en uitgevoerd.

De inkomsten van de pilotperiode zijn gebaseerd op de prijs van €1,- euro gedurende 40 weken per jaar met een gemiddelde van 50 ritten per week. Echter is de periode van de pilot fase 1 jaar en 3 maanden wat neerkomt op 50 weken. De 50 ritten per week is het gemiddelde van het begin aantal per week (=0) en het uiteindelijke doel op 31 december 2020 (=100).

6.3 Druk de kosten en baten uit in dezelfde eenheid

Waar de kosten relatief eenvoudig uit te drukken zijn in termen van geld, ligt dat bij de baten wat minder voor de hand. Om de kosten en baten met elkaar te vergelijken moeten ze in dezelfde eenheid worden uitgedrukt. De kosten en de opbrengsten zijn bij het eerste punt in kaart gebracht, echter heeft de MuzeMobiel ook een groot maatschappelijk belang. Zo brengt de MuzeMobiel positieve effecten met zich mee voor de minder validen, zowel fysiek als geestelijk, als voor de bewoners van de Bitswijk die een participatie belemmering voelen. In hoofdstuk 2.2 wordt hier meer over uitgelegd. Doordat de MuzeMobiel een maatschappelijk en niet een economisch doel nastreeft, zal de tevredenheid onder de klanten en de buurtbewoners kunnen zorgen voor een goede reputatie. Al deze moeilijk meetbare elementen spelen mee in de kosten en baten analyse. Echter zal er in dit hoofdstuk niet verder worden ingegaan op de immateriële baten.

7. Conclusie

Om een duidelijk beeld te krijgen van de uitslagen van die haalbaarheidsonderzoek, wordt de conclusie onderverdeeld in 3 aspecten. Technisch, economisch en sociaal.

Wat betreft de technische haalbaarheid is er maar één 4 persoons voertuig nodig om het nodige aantal ritten te behalen. Het nodige aantal ritten zal namelijk rond de 8 ritten per dag zijn, dat zijn dus 3 retourtjes. Maar omdat er ook ruimte moet zijn voor groei, drukte en onvoorziene omstandigheden. Is er toch gekozen om in ieder geval met 2 voertuigen te gaan rijden, zodat er geen kans bestaat dat er niet gereden kan worden als de MuzeMobiel pech heeft of dat er mensen moeten wachten om opgehaald te worden bij hoge drukte.

Voor de economische haalbaarheid is te concluderen dat er voor een bedrag van 1 euro per rit, er 4000 ritten per jaar nodig zijn oftewel 15 ritten per dag. Maar uit het spinnenweb is gebleken dat in plaats van 1 euro per rit, mensen er 1,80 voor overhadden. Dit zorgt ervoor dat het aantal ritten zakt van 15 ritten naar 8 ritten per dag. De verdere keuze voor de uiteindelijke prijs is te zien het volgende hoofdstuk.

Er is nu bekend hoeveel ritten er nodig zijn, maar de vraag is nu of er genoeg mensen zijn die van de MuzeMobiel gebruik willen maken. Dat is duidelijk gemaakt het hoofdstuk: Behoeftte vanuit de wijk. In dit hoofdstuk is aangetoond dat er aangenomen kan worden dat er in totaal 2410 potentiële klanten zijn in de Bitswijk. Al deze mensen zullen natuurlijk niet allemaal werkelijk gebruik gaan maken van de MuzeMobiel, maar ze zullen ook niet maar één keer per jaar met de MuzeMobiel gaan. Daarom valt er dus te concluderen dat het benodigde aantal ritten ruim te behalen is met het aangetoonde aantal potentiële klanten.

8. Aanbevelingen

Om het MuzeMobiel vast in de wijk te laten rijden moet dit technisch, economisch en sociaal haalbaar zijn. Door de kosten van een ritje vast te stellen op 2 euro zijn er in het eerste jaar “maar” 2000 ritten nodig. Dit is terug te zien in de resultaten van de spinnenwebben, waaruit bleek dat een prijs van ongeveer 2 euro niet misstaat voor een ritje. Echter is het doel van de MuzeMobiel het vervoer laagdrempelig moet zijn. Hierdoor zal gekozen worden om de prijs alsnog op 1 euro te houden gedurende de pilot periode die vanaf oktober zal beginnen. Als blijkt tijdens de ze pilot periode dat deze prijs niet strekkend is om een kosten- opbrengst verhouding van 50% te behalen is het mogelijk om de prijs op te hogen tot maximaal € 1,80. De capaciteit van beide wagentjes overstijgt de break- even hoeveelheid, waardoor wij zouden adviseren om 2 4 persoonsvoertuigen te kiezen. Het 4- persoonsvoertuig kan naast 2 personen meer vervoeren, tevens gebruikt worden om nieuwe chauffeurs te leren hoe reilen en zeilen van een chauffeur werkt. Zelfs als er klanten in zitten. In de 2 persoons zou dit niet mogelijk zijn. De keuze waarom er 2 4- persoonsvoertuigen geadviseerd worden is om piek momenten op te vangen en om schade of uitval van het eerste voertuig in te dekken. Tijdens het haalbaarheidsonderzoek is naar voren gekomen dat de behoefte sterk aanwezig is in de Bitswijk. Neem bijvoorbeeld het praten erover met de inwoners, iedereen kent de MuzeMobiel zonder veel promotie te maken, dus op de vraag of de MuzeMobiel sociaal haalbaar is; Jazeker!

8.1 Vervolgonderzoek

Nu het afgelopen half jaar de haalbaarheid van de MuzeMobiel is bevestigd is het aan de volgende groep studenten om een plan te ontwikkelen om de overgang naar de pilotfase vlekkeloos te laten verlopen. Wanneer er pas een groep studenten in september begint zal deze gelijk in het diepe worden gegooid. Daarom zal de groep studenten tussen februari en juli zich bezig houden met het opzetten van een reserveringspakket, het werven van voldoende chauffeurs, het opzetten van een duidelijk administratief systeem en het onderwijzen van nieuwe chauffeurs, Door al deze bovengenoemde zaken op orde te hebben, zal het project tijdens het begin van de pilotfase een vliegende start kunnen maken.

9. Bibliografie

allecijfers.nl. (sd). *Overzicht gemeente Uden*. Opgeroepen op Oktober 30, 2018, van Alle cijfers: <https://allecijfers.nl/gemeente/uden/>

Hogeschool Utrecht. (sd). *narratieve interviews*. Opgehaald van husite.nl: <https://husite.nl/saveinwoordendaad/narratieve-interviews/>

Kolenberg, O., & Gerritse, K. (2018). *Metten in MuzeRijk*.

Wat is het verbruik van een elektrische wagen? (2018, Augustus 14). Opgehaald van www.energids.be: <https://www.energids.be/nl/vraag-antwoord/wat-is-het-verbruik-van-een-elektrische-wagen/212/>

Weeber, R. (2017, Juli 5). *Vlearmoebesbus schaft tweede bus aan*. Opgehaald van achterhoek nieuws eibergen neede: <https://www.achterhoeknieuwseibergenneede.nl/nieuws/algemeen/168573/vlearmoebesbus-schaft-tweede-bus-aan->

Vleugels, A. (2017, 28 april). *Overdekte golfkarretjes wapen tegen eenzaamheid*. Geraadpleegd op 30 oktober 2018, van <https://nos.nl/artikel/2170498-overdekte-golfkarretjes-wapen-tegen-eenzaamheid.html>

Argos Zorggroep. (2017). *Hoeveel ouderen helpt u op weg?* Geraadpleegd op 30 oktober 2018, van <https://www.argoszorggroep.nl/wp-content/uploads/2017/01/Folder-Donateursplan-Argos-Mobiel-1r.pdf>

Argos Zorggroep. (2018, 9 augustus). *Kwetsbare ouderen mobieler en minder eenzaam dankzij Argos Mobiel*. Geraadpleegd op 30 oktober 2018, van <https://www.denieuwepraktijk.nl/praktijk/kwetsbare-ouderen-mobieler-en-minder-eenzaam-dankzij-argos-mobiel/>

De Brug Nijmegen. (2017, 16 augustus). *Bewoners zorggroep stuk mobieler*. Geraadpleegd op 14 november 2018, van <https://www.brugnijmegen.nl/nieuws/human-interest/221486/bewoners-zorggroep-mobieler->

DeGroesbeek. (2018, 18 februari). *Financiële ondersteuning voor burgerinitiatief Toek*. Geraadpleegd op 14 november 2018, van <https://rn7.nl/nieuws/financiele-ondersteuning-voor-burgerinitiatief-toek-toek>

Oosterpoort. (2017). *Chauffeur op de Toek*. Geraadpleegd op 14 november 2018, van https://www.oosterpoortwoon.nl/uploads/Perspectieven/OW260_Perspectief_3-2017_LR.pdf

Alles is gezondheid. (z.d.). *Wat is positieve gezondheid*. Geraadpleegd op 4 januari 2019, van <http://www.allesisgezondheid.nl/content/positieve-gezondheid>

Houseoflou. (2018). *De ondernemende vrouw: het belang van flyers*. Geraadpleegd op 4 januari 2019, van <https://houseoflou.nl/ondernemende-vrouw-belang-flyers/>

VaVia. (2019). *Hoe krijg ik ze mee, weerstand en betrokkenheid*. Geraadpleegd op 4 januari 2019, van <https://www.vavia.nl/verandermanagement/hoe-krijg-ik-ze-mee-weerstand-en-betrokkenheid/>

Vbw. (z.d.). *Het belang van overleg tussen ondernemer en medewerkers*. Geraadpleegd op 4 januari 2019, van <https://vbw.nu/personeel/personeelsbeleid/overleg/>

Westerhoud, V. (2017) *Met je bedrijf op een beurs staan, waar moet je aan denken?* Geraadpleegd op 4 januari 2019, van <https://www.haareigenzaak.nl/marketing/bedrijf-op-beurs-staan-moet-aandenken/>