

## Nadere subsidieregels lokaal personenvervoer per auto door vrijwilligers: De Wensbus 2019

Gedeputeerde Staten van Limburg

maken ter voldoening aan het bepaalde in de Provinciewet en de Algemene Subsidieverordening Provincie Limburg 2017 e.v., bekend dat zij in hun vergadering van 11 december 2018 hebben vastgesteld:

### Nadere subsidieregels lokaal personenvervoer per auto door vrijwilligers: de Wensbus 2019

#### Hoofdstuk 1 Algemene Bepalingen

##### Artikel 1 Begripsomschrijvingen

- a. Auto: personenauto op ten minste vier wielen, ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de chauffeur daaronder niet begrepen.
- b. Beroepsmatig personenvervoer: openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en taxivervoer.
- c. Beveiligde omgeving: een terrein dat buiten werktijden afgesloten is voor het betreden door derden/niet bevoegden bijvoorbeeld door middel van een afsluitbaar hekwerk en bij voorkeur een afsluitbare garage.
- d. Complementair: aanvullend, niet in de plaats komend van beroepsmatig personenvervoer.
- e. Dienstregeling: voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin zijn aangeduid de halteplaatsen waartussen en de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht, zo nodig onder de vermelding of de halteplaatsen of de tijdstippen door de reiziger kunnen worden beïnvloed.
- f. Doelgebied: gebied van lokale omvang waarin het personenvervoer door vrijwilligers wordt uitgevoerd, zijnde kleine kernen in het landelijk gebied en buurten en wijken in het stedelijke gebied met geen of een laag gebruik van het openbaar vervoer.  
Kenmerken van deze gebieden zijn:
  - ontbrekende OV-dwarsverbindingen tussen kleine kernen en tussen buurten en wijken;
  - kleine kernen, buurten en wijken op meer dan 1 km loopafstand van OV.
- g. Doelgroepenvervoer: (collectief) vraagafhankelijk vervoer van groepen van mensen op basis van in een zorgwet vastgelegde ondersteuning waarop men bij de gemeente, het zorgkantoor of zorgverzekeraar een beroep kan doen. Bijvoorbeeld: Wlz-vervoer (vervoer naar dagbesteding), Wmo-vervoer (ondersteuning zelfredzaamheid en participatie  $\leq 5$  zones), Valys (bovenregionaal voor reizen verder van huis > 5 zones), Leerlingenvervoer, Wsw-vervoer etc.
- h. Lokale omvang: de omvang heeft betrekking op een klein gebied, meestal een aantal kernen of wijken binnen een stad of gemeente.
- i. Medische keuring: keuring door een arts, zijnde een onafhankelijke (keurings)arts of de eigen huisarts.
- j. Openbaar vervoer (OV): voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of via een geleidesysteem voortbewogen voertuig zoals vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000.
- k. Project: een in tijd afgebakend samenhangend geheel van vervoersactiviteiten op het vlak van kleinschalig vraagafhankelijk lokaal personenvervoer per auto gereden en georganiseerd door vrijwilligers met een duidelijk geformuleerd doel en eindresultaat. De bewoners van de lokale gemeenschap coördineren samen de behoefte, regelen chauffeurs en zorgen zo voor de lokale mobiliteit.
- l. Protocollen: door de organisatie gebruikte gedragsovereenkomsten tussen organisatie en vrijwilligers, mondeling dan wel schriftelijk, waarin is vastgelegd hoe te handelen bij calamiteiten, omgang met klanten, omgang met de auto, tanken, afdracht ritgelden etc.
- m. Puntbestemmingen: in het vervoersplan vooraf benoemde bestemmingen buiten het doelgebied.
- n. Rijvaardigheidstest: rijinstructie en rijbewijskeuring door een onafhankelijke rijinstructeur.
- o. Rit: een (onderdeel van een) verplaatsing die met één vervoerswijze plaatsvindt en die eindigt wanneer de reiziger de plaats van bestemming bereikt of wanneer men van vervoerswijze verandert.
- p. SVI: schadeverzekering inzittenden.
- q. Taxivervoer: taxivervoer als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000.
- r. Verklaring Omtrent Gedrag (V.O.G.): een verklaring als bedoeld in artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens waaruit blijkt dat het gedrag van een natuurlijke persoon in het

- verleden geen bezwaar vormt voor het vervullen van een specifieke taak of functie in de samenleving.
- s. Vervoersplan: een door de subsidieaanvrager opgesteld plan waarin het volgende opgenomen is
- a) het doelgebied waarbinnen en de puntbestemmingen waarnaar gereden wordt;
  - b) kaart met omcirkeld doelgebied en herkenbare puntbestemmingen;
  - c) op welke dagen het vervoer beschikbaar is;
  - d) onder welke voorwaarden het vervoer beschikbaar is;
  - e) voor wie / voor welke doelgroep(en) het vervoer primair georganiseerd wordt;
  - f) hoeveel unieke reizigers naar verwachting vervoerd zullen worden, voorzien van de gegevens waarop deze verwachting gebaseerd is;
  - g) met welke partijen wordt samengewerkt en hoe de taakverdeling tussen deze partijen is;
  - h) de namen, functies en contactgegevens van de inhoudelijk verantwoordelijke personen;
  - i) met welk type auto het vervoer wordt uitgevoerd en waarom voor dit type gekozen is;
  - j) indien een puntbestemming ook door het OV wordt aangedaan, een onderbouwing van het belang dat reizigers niet naar een halte van het openbaar vervoer, maar rechtstreeks naar deze bestemming worden vervoerd;
  - k) welke beroepsmatige vervoerders actief zijn in het doelgebied;
  - l) hoe het vervoer complementair is op aan het openbaar vervoer;
  - m) wat de rittarieven zijn;
  - n) welke kosten jaarlijks met het vervoer gemoeid zijn (begroting en dekkingsplan).
- t. Vrijwilligersovereenkomst: overeenkomst tussen een organisatie met rechtspersoonlijkheid en een natuurlijke persoon waarin de afspraken zijn opgenomen in verband met de werkzaamheden die de natuurlijke persoon op vrijwillige basis voor de organisatie uitvoert. Op vrijwillige basis betekent dat de vrijwilliger geen loon ontvangt.
- u. Vrijwilligerswerk: werk dat
- a) niet bij wijze van beroep of bedrijf wordt uitgevoerd;
  - b) geen winstoogmerk kent;
  - c) het algemeen belang of een bepaald maatschappelijk belang dient; en
  - d) niet in plaats komt van een betaalde baan.
- v. Winstoogmerk: De organisatie heeft als doel winst te maken met het geheel van haar (algemeen nuttige) activiteiten.

## **Artikel 2 Doelstelling / doel van de regeling**

Doel van deze regeling is bij te dragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van kleine kernen in landelijke gebieden en wijken en buurten in stedelijke gebieden in Limburg, door aanvullend vrijwilligersvervoer te ondersteunen in die gebieden waar het voor beroepsmatige vervoerders niet of nauwelijks mogelijk is hetzelfde vervoer rendabel te organiseren of slechts tegen hoge kosten uit te voeren.

Door projecten te ondersteunen wordt het ontstaan van maatwerkproducten in het kleinschalig lokaal personenvervoer per auto, gereden door vrijwilligers, gestimuleerd. Concreet betekent dit dat met deze regeling laagdrempelig vervoer van inwoners in doelgebieden van lokale omvang, met geen of weinig openbaar vervoer, mogelijk wordt gemaakt. Het vervoer gebeurt in synergie met het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer ten gunste van de mobiliteit, zelfredzaamheid en participatie van de lokale bevolking.

## **Artikel 3 Aanvrager**

Voor subsidie komen in aanmerking:

Organisatoren van lokale vervoersinitiatieven gelegen in doelgebieden in de Nederlandse provincie Limburg. Deze organisaties dienen rechtspersoonlijkheid te hebben en geen winstoogmerk.

## **Hoofdstuk 2 Criteria**

### **Artikel 4 Subsidiecriteria**

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan alle volgende criteria:

1. Er is sprake van het organiseren van een project gericht op lokaal vervoer van lokale omvang met een projectduur van 5 jaar.
2. Het project:
  - a. betreft vrijwilligerswerk;

- b. wordt uitgevoerd met een auto;
  - c. is gericht op reizigers die zelfstandig in en uit de auto kunnen stappen;
  - d. is complementair aan het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer;
  - e. wordt laagdrempelig en kostendekkend aangeboden en
  - f. heeft betrekking op ritten die in een straal van maximaal 15 minuten vanaf de standplaats van de auto worden verreden.
3. Het project wordt gedragen door de lokale gemeenschap. Dit blijkt uit:
    - a. een heldere visie op het te organiseren vervoer beschreven in een vervoersplan;
    - b. een stabiele opbouw van de organisatie:
      - minimaal 3 bestuurders;
      - minimaal 2 coördinatoren en/of planners en minimaal 12 chauffeurs;
      - een transparante scheiding van (bestuurs)functies en taken; en
      - een kostendekkende financiering (inclusief provinciale subsidie).
    - c. een aantoonbare lokale vervoersbehoefte:
 

projecten met een auto in het bezit van een organisatie van een lokaal vervoersinitiatief vervoeren uiterlijk vanaf het derde jaar van het project minimaal 3000 reizigers per jaar.
  4. Alvorens Gedeputeerde Staten over de subsidieaanvraag beslissen stellen zij de concessiehouder van de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016-2031 in de gelegenheid om te adviseren over het door de subsidieaanvrager ingediende vervoersplan.

#### **Artikel 5 Verplichtingen subsidieontvanger**

1. Auto's die worden ingezet voldoen aan de eisen die de Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW) aan personenvervoer stelt.
2. Organisatie en vrijwilligers werken samen op basis van een vrijwilligersovereenkomst.
3. Er wordt aansluiting op het OV geboden.
4. Subsidieontvanger mag niet in opdracht van derden rijden.
5. Een vrijwilligersvergoeding is niet hoger dan het bedrag bedoeld in artikel 1, onderdeel b, van de Regeling vaststelling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto.
6. Vrijwilliger chauffeurs:
  - a. beschikken over een Verklaring Omtrent Gedrag (V.O.G.);
  - b. worden medisch gekeurd en indien de leeftijd dit vereist periodiek opnieuw gekeurd;
  - c. leggen een rijvaardigheidstest af, ook vindt een rijbewijs check plaats;
  - d. beschikken minimaal 2 jaar over een rijbewijs.
7. Subsidieontvanger dient in geval van onderscheidende activiteiten kosten en inkomsten verbonden aan het vrijwilligersvervoer feitelijk administratief te scheiden van de andere activiteiten van de organisatie door middel van een aparte boekhouding voor de vervoersactiviteiten.
8. Een auto die wordt ingezet voor het project en in het bezit is van subsidieontvanger:
  - a. is wit van kleur en wordt bestickerd in de opdruk van de provinciale vlag;
  - b. rijdt met een geel kenteken;
  - c. is WA volledig Casco en SVI verzekerd;
  - d. draagt duidelijk zichtbaar de naam Wensbus;
  - e. wordt gestald in een beveiligde omgeving;
  - f. mag niet voorzien zijn van een rolstoellift;
  - g. mag geen bestickering op de autoruiten hebben;
  - h. heeft alleen gesponsorde reclame op de achterkant, het dak en/of motorkap van de auto.
9. Planningssoftware (voortgangsrapportage)
  - a. Subsidieontvanger schaft bij AdSysCo (softwareleverancier) voor de duur van het project een licentie voor planningssoftware aan, waarmee de voortgang van het project wordt bijgehouden en waarmee wordt gerapporteerd aan Gedeputeerde Staten.
  - b. Met de planningssoftware wordt het volgende bijgehouden en gerapporteerd aan Gedeputeerde Staten:
    1. Totaal aantal gereden kilometers (binnen het afgelopen kalenderjaar);
    2. Totaal aantal ritten (binnen het afgelopen kalenderjaar), uitgesplitst in ritten binnen het doelgebied en ritten naar puntbestemmingen, waarbij tevens wordt aangegeven hoe vaak naar welke puntbestemming is gereden;
    3. Totaal aantal gereden dagen (binnen het afgelopen kalenderjaar);
    4. Totaal aantal reizigers (binnen het afgelopen kalenderjaar);
    5. Totaal aantal unieke reizigers (binnen het afgelopen kalenderjaar);

6. Profiel van de reiziger: per leeftijd moet worden aangegeven hoe groot het percentage is ten opzichte van het totale aantal reizigers dat gebruik heeft gemaakt van de Wensbus binnen het project (binnen het afgelopen kalenderjaar);
    - % leeftijdsgroep < 15 jaar;
    - % leeftijdsgroep 15 - 30 jaar;
    - % leeftijdsgroep 30 - 45 jaar;
    - % leeftijdsgroep 45 - 60 jaar;
    - % leeftijdsgroep 60 - 75 jaar;
    - % leeftijdsgroep > 75 jaar.
  7. Totale opbrengsten uit ritten (binnen het afgelopen kalenderjaar).
- c. Gegevens over vertrek en aankomst hoeven niet te worden aangeleverd bij de voortgangsrapportages, maar de subsidieontvanger dient deze gegevens wel te registreren. Gedeputeerde Staten kunnen inzage in deze gegevens vragen.

### **Artikel 6 Afwijzingsgronden**

In aanvulling op artikel 17 van de Algemene Subsidieverordening Provincie Limburg 2017 e.v., wordt de subsidieaanvraag afgewezen indien:

1. het vervoer bestempeld kan worden als beroepsmatig personenvervoer;
2. het project niet aansluit bij de doelstelling van deze nadere subsidieregels zoals gesteld in artikel 2;
3. het project niet voldoet aan de gestelde criteria in artikel 4 van deze nadere subsidieregels;
4. het project vervoer van personen per auto betreft dat niet onder de uitzondering van artikel 2, vijfde lid van de Wet personenvervoer 2000 valt;
5. voor het project waarvoor de subsidie is aangevraagd al eerder subsidie is verstrekt op grond van deze nadere subsidieregels.

### **Hoofdstuk 3 Financiële aspecten**

#### **Artikel 7 Subsidieplafond**

1. Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond van deze Nadere subsidieregels lokaal personenvervoer per auto door vrijwilligers: de Wensbus 2019 voor de looptijd van deze regeling vast.
2. De wijze van verdeling van de subsidieplafonds kunt u raadplegen op [www.limburg.nl/subsidies](http://www.limburg.nl/subsidies) > subsidieplafonds.

#### **Artikel 8 Subsidiebedrag**

Het totale subsidiebedrag bedraagt maximaal € 82.500,00 per project voor een periode van 5 jaar.

#### **Artikel 9 Subsidiabele en niet subsidiabele kosten**

1. De volgende kosten zijn subsidiabel, voor zover deze kosten noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het project:
  - a. lease of koop van een auto;
  - b. verzekeringen;
  - c. onderhoud ( o.a. wassen/schoonmaken, APK, reparatie, bandenwissel);
  - d. stalling auto (die in het bezit is van subsidieontvanger);
  - e. motorrijtuigenbelasting;
  - f. brandstof;
  - g. carkit, GSM en GSM-abonnement voor gebruik door chauffeurs in de auto;
  - h. medische keuring chauffeurs;
  - i. rijinstructie en rijbewijscheck chauffeurs;
  - j. verklaring omtrent gedrag (VOG) chauffeurs;
  - k. notariskosten;
  - l. aanpassing voertuig (belettering, handgrepen/lussen e.d.);
  - m. track & trace (bij auto's in het bezit van subsidieontvanger);
  - n. planningssoftware (voortgangsrapportage)
2. Aanvullend op artikel 15 van de Algemene Subsidieverordening Provincie Limburg 2017 e.v. zijn niet subsidiabel:
  - a. verkeersboetes;
  - b. schades;
  - c. overige organisatiekosten;
  - d. Carkit, GSM en GSM-abonnement voor gebruik door anderen dan de chauffeurs in de auto);

- e. onvoorzien.

## Hoofdstuk 4 Aanvraagprocedure

### Artikel 10 Indienen aanvraag

1. Een subsidieaanvraag kan uitsluitend worden ingediend bij Gedeputeerde Staten met gebruikmaking van het standaard aanvraagformulier dat geplaatst is op de website van de Provincie Limburg: [www.limburg.nl/subsidies](http://www.limburg.nl/subsidies) > actuele subsidieregelingen.
2. De aanvraag dient een volledig ingevuld en rechtsgeldig ondertekend aanvraagformulier te bevatten en te zijn voorzien van alle bijlagen zoals aangegeven in het formulier en dient te worden verzonden naar het op het formulier aangegeven adres (Gedeputeerde Staten van Limburg, Cluster Subsidies, Postbus 5700, 6202 MA Maastricht).

### Artikel 11 Termijn voor indienen aanvraag

1. Subsidieaanvragen kunnen vanaf inwerkingtreding van deze regeling worden ingediend doch dienen uiterlijk 30 april 2019 te zijn ontvangen door Gedeputeerde Staten.
2. Voor de datum van ontvangst is de datum van de ontvangststempel van de Provincie Limburg bepalend.

## Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

### Artikel 12 Hardheidsclausule

1. In alle gevallen waarin deze regeling niet voorziet beslissen Gedeputeerde Staten.
2. Indien toepassing van het bepaalde in deze regeling, naar het oordeel van Gedeputeerde Staten, tot kennelijke onbillijkheden leidt, dan kunnen Gedeputeerde Staten van enige bepaling afwijken.

### Artikel 13 Inwerkingtreding, beëindiging en citeertitel

1. Deze Nadere subsidieregels treden in werking op 1 januari 2019.
2. Deze Nadere subsidieregels vervallen met ingang van 1 mei 2019, met dien verstande dat zij van toepassing blijven op subsidieaanvragen die vóór die datum zijn ontvangen door Gedeputeerde Staten en subsidiebesluiten die vóór die datum zijn genomen, ook voor de volgende stappen in het subsidietraject.
3. Deze regeling kan worden aangehaald als "Nadere subsidieregels lokaal personenvervoer per auto door vrijwilligers: de Wensbus 2019".

*Aldus besloten in de vergadering van Gedeputeerde Staten, gehouden op 11 december 2018.*

*Gedeputeerde Staten voornoemd  
de voorzitter,  
de heer drs. Th.J.F.M. Bovens*

*secretaris,  
de heer drs. G.H.E. Derks MPA*

## Toelichting

### Waarom deze subsidieregeling?

In 2017 zijn er 25 Wensbus-projecten van start gegaan. Met deze projecten worden de vrijwilligers gestimuleerd die het lokale vervoer organiseren, de mobiliteit, zelfredzaamheid en participatie van de lokale bevolking en maken mogelijk dat voorzieningen, familie en vrienden in doelgebieden van lokale omvang met geen of weinig gebruik van het openbaar vervoer bereikbaar zijn. Het gaat dan om gebieden met minder dan 20 in- en uitstappers per dag. De bewoners van de lokale gemeenschap coördineerden samen de behoefte, regelden een chauffeur en zorgden zo voor de lokale mobiliteit.

De Wensbus zou niet tot stand gekomen zijn indien er geen vrijwilligers enthousiast en belangeloos bereid waren geweest om het lokale vervoer zelf te organiseren. Daarbij komt dat is aangetoond dat er een lokale vervoersbehoefte is én dat vrijwilligersorganisaties met een stabiele opbouw van de organisatie en service aan lokale reizigers een continue basis kunnen bieden van waaruit het vervoer wordt geregeld.

Met deze subsidieregeling kunnen er nieuwe Wensbus-projecten worden gehonoreerd. Concreet betekent dit dat de Provincie een werkwijze heeft ingevoerd, waarbij Wensbus-organisaties met gebruikmaking van de subsidieregeling het vervoer kunnen voortzetten in doelgebieden of nieuwe initiatieven kunnen realiseren. Dat vrijwilligers bereid moeten zijn om het lokale vervoer zelf te organiseren is en blijft ook het uitgangspunt voor het vervolg.

Het stimuleren van het lokaal personenvervoer door vrijwilligers past, naast het stimuleren van het gebruik van de fiets, maatregelen op knooppunten etc. in het streven van de Provincie Limburg om van het OV in Limburg één logisch, goed samenhangend geheel te maken zodat mensen comfortabel van deur tot deur kunnen reizen. Het is één van de slimme maatwerkoplossingen in onze provincie die er voor zorgen dat kleine kernen, en buurten en wijken, bereikbaar blijven.

### Wat is het doel van de subsidieregeling?

Het doel van deze subsidieregeling is door middel van het stimuleren van het lokale vervoer door vrijwilligers mogelijk te maken dat:

- levens- en leefbaarheidsnoodzakelijke voorzieningen, zoals supermarkten, pinautomaten, huisartsen, fysiotherapeut, ziekenhuis, dagvoorziening, zorginstellingen, onderwijsinstellingen e.d. in naastgelegen kernen, buurten en wijken bereikbaar zijn; én dat
- sociale bezoeken zoals familiebezoeken, boodschappen, markt- en winkelbezoek etc., voor mensen die om moverende redenen geen of weinig gebruik kunnen maken van het OV of de taxi, ook mogelijk zijn.

Dit door middel van deur-halte vervoer in aanvulling aan het OV óf indien er geen OV aanwezig is door middel van deur-tot-deur vervoer naar een gewenste plaats van bestemming binnen het lokale doelgebied.

### Waarvoor is deze subsidieregeling niet?

De subsidieregeling is niet voor het vervoer van groepen die extra zorg behoeven. Deze groepen kunnen altijd op de beroepsmatige vervoerders rekenen voor hun specifieke behoeften.

### Wanneer is de subsidieregeling een succes?

Als er naar verloop van tijd geconstateerd kan worden dat:

- er substantiële aantallen inwoners in lokale doelgebieden worden vervoerd;
- de vrijwilligersorganisaties een stabiele continuïteit en service blijven bieden;
- er aanvulling op het OV wordt gerealiseerd.

Participatie- en leefbaarheidsfactoren waaraan met de regeling tevens wordt bijgedragen. maar die moeilijker te meten zijn, zijn dat de oudere inwoners van kleine kernen, buurten en wijken met behulp van het lokale vervoer door vrijwilligers:

- langer zelfstandig thuis kunnen blijven wonen;
- uit een sociaal isolement kunnen geraken; én dat
- mantelzorgers worden ontlast.

### Planningssoftware (RegiCare)

Is een voortgangs- en planningsstelsel waarmee de huidige 25 Wensbus-projecten rapporteren aan Gedeputeerde Staten. Middels deze planningssoftware worden alleen voortgangsrapportages op een uniforme wijze aangeleverd.

### Veiligheid voorop

Het personenvervoer is een verantwoordelijke aangelegenheid. Om de veiligheid te bevorderen zijn in de regeling in artikel 5 daartoe een aantal maatregelen verplicht gesteld.

### **Wet- en regelgeving die van toepassing zijn op het personenvervoer door vrijwilligers**

De voorwaarden, waaronder het personenvervoer door vrijwilligers tot stand kan komen, zijn in wet- en regelgeving geregeld. Het gaat dan specifiek om de onderstaande wet- en regelgeving:

- Artikel 2, lid 5 Wet personenvervoer 2000;
- Artikel 3 Besluit personenvervoer 2000;
- Regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto.

Samengevat wordt hierin bepaald dat de som van de betalingen voor het vrijwilligersvervoer niet hoger mag zijn dan de kosten van de auto, plus eventuele bijkomende kosten. De vergoeding die een vrijwilliger mag ontvangen bedraagt op dit moment maximaal € 1.500,- per jaar.. Dit is bepaald in artikel 1, onderdeel b, van de Regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto. Daarnaast mag het vervoer niet in uitoefening van beroep of bedrijf plaatsvinden.

### **Lokaal personenvervoer door vrijwilligers op het snijvlak van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer**

Het lokale vervoer door vrijwilligers is géén openbaar vervoer (OV), géén doelgroepenvervoer (DGV) en géén taxivervoer. Het gaat om vrijwilligersinitiatieven die inspringen op het moment dat het voor beroepsmatige vervoerders niet of nauwelijks mogelijk is hetzelfde vervoer rendabel uit te voeren, of slechts uit kunnen voeren tegen te hoge kosten. Hierbij is geen sprake van concurrentie, maar van lokaal vervoer dat complementair is aan de bestaande beroepsmatige vervoersstromen en dus een aanvulling hierop. Door de Wensbus hoeven mensen niet in een sociaal isolement te raken.