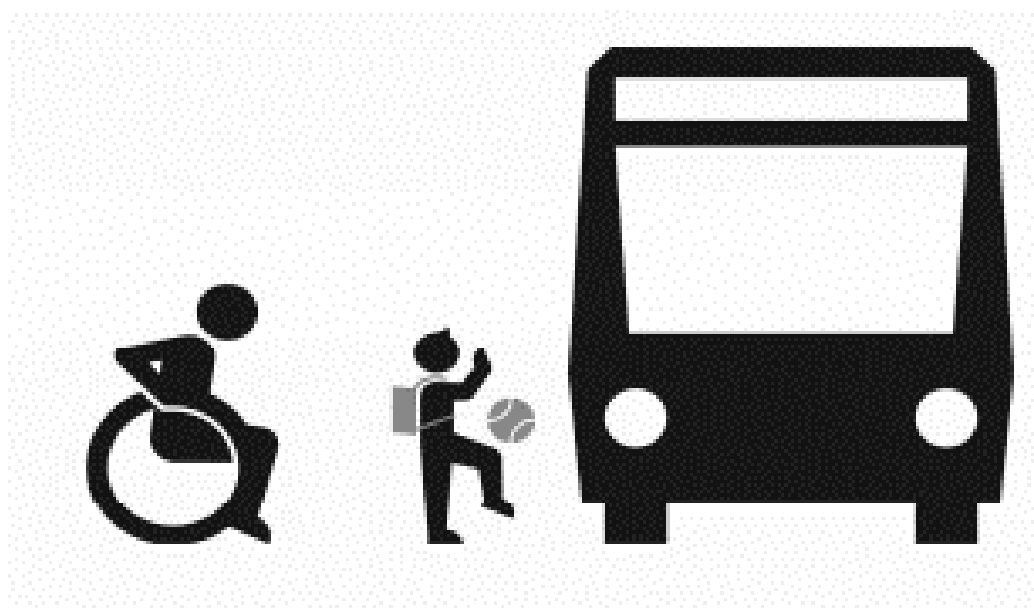


RIDDERKERK



Concept Beleidskader Doelgroepenvervoer 2022

15 maart 2022



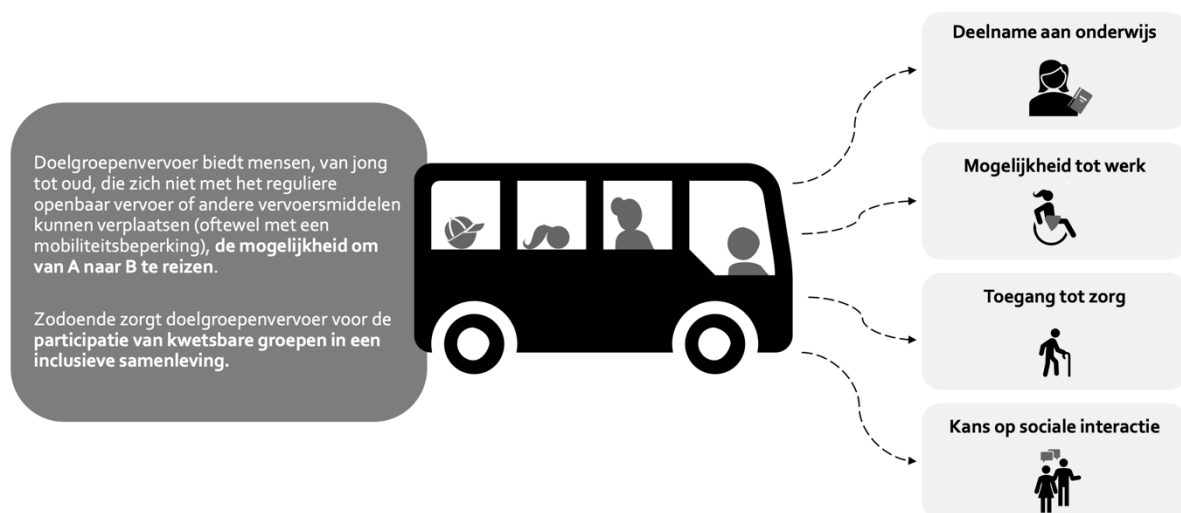
Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
1.1	Leeswijzer	3
2	Doelgroepen en Wettelijk kader	4
2.1	Jeugd.....	4
2.2	Volwassenen.....	5
3	Trends en ontwikkelingen in Ridderkerk.....	6
3.1	Inzet en resultaat huidige systeem.....	6
3.2	Demografische, maatschappelijke en markt ontwikkelingen	6
4	Kwaliteitsdoelstellingen en ontwikkelpotentieel.....	8
4.1	Leerlingenvervoer (LLV).....	8
4.2	Jeugdwetvervoer	9
4.3	Wmo vraagafhankelijk vervoer (VAV)	9
4.4	Planbaar vervoer Volwassenen (Wmo dagbesteding en Participatie).....	10
5	Organisatie en financiële uitgangspunten	11
5.1	Regie	11
5.2	Regiosamenwerking	11
	Bijlage 1: Wettelijk kaders doelgroepenvervoer.....	12

1 Inleiding

Dit beleidskader beschrijft de visie op, uitgangspunten van en voorwaarden aan het doelgroepenvervoer in de gemeente Ridderkerk. Dit kader is een nadere uitwerking binnen de Beleidsnota Integraal Beleid Sociaal Domein 2021: 'Met Ridderkerkers, voor Ridderkerkers' (hierna IBSD).

De gemeente wil haar missie: *'Samen met inwoners en maatschappelijke partners wil de gemeente werken aan een vitale samenleving waarin iedereen mee kan doen. Voor inwoners die (tijdelijk) hulp en ondersteuning nodig hebben is een vangnet aanwezig.'* ook middels het doelgroepenvervoer realiseren. Het doelgroepenvervoer speelt immers een belangrijke rol in het mogelijk maken van participatie van Ridderkerkers die kwetsbaar zijn. Het doelgroepenvervoer draagt (in)direct bij aan de gestelde maatschappelijke doelstellingen in het IBSD. Door het toegankelijk maken van onderwijs, zorg, werk, sociale interactie en andere bestemmingen maakt het doelgroepenvervoer het mogelijk voor ridderkerkers zich optimaal te ontwikkelen, hebben zij gelijke kansen om mee te doen, kunnen zij voor zichzelf en hun naasten zorgen, blijven zij langer vitaal en gezond en kunnen zij zo lang mogelijk veilig thuis wonen. Daar waar dat kan leren inwoners zo veel mogelijk op eigen benen staan en zo zelfstandig mogelijk deel te nemen in het verkeer van de maatschappij.



Bron: *it's public 2021*

In de afgelopen jaren is in de gemeente Ridderkerk ingezet op het verhogen van de kwaliteitstandaard van het doelgroepenvervoer. Deze kwaliteit wordt goed gewaardeerd¹. Dat moet zo blijven. Daarom streeft de gemeente naar het toekomstbestendig borgen van deze kwaliteit en de kosten die hierbij horen. Hierbij houden we rekening met lokale én landelijke trends en ontwikkelingen². Deze trends en ontwikkelingen verhogen in de komende jaren de druk op het doelgroepenvervoer, maar bieden ook kansen. Om deze kansen te benutten en de druk op het systeem op te vangen stelt de gemeente zich ontwikkeldoelstellingen. Zo kunnen wij onze dienstverlening van hoogwaardige kwaliteit tegen beheersbare kosten toekomstbestendig blijven aanbieden. Inwoners met een mobiliteitsbeperking kunnen hiermee zo goed mogelijk participeren in het maatschappelijk verkeer en komen zo in hun eigen kracht.

¹ Eerste en tweede tussenevaluatie Doelgroepenvervoer

² It's public, 'TOEKOMSTBESTENDIG DOELGROEPENVERVOER' (Juni 2021)

1.1 Leeswijzer

Het kader neemt de lezer achtereenvolgens mee langs de volgende thema's en aandachtspunten: hoofdstuk 2 beschrijft voor wie het doelgroepenvervoer is bedoeld en wat de gemeentelijke opdracht is voor deze doelgroepen. In hoofdstuk 3 komen lokale trends en ontwikkelingen aan bod. In hoofdstuk 4 wordt beschreven hoe de gemeente op deze ontwikkelingen wil anticiperen en worden de belangrijkste ambities en doelstellingen voor de komende jaren op het gebied van kwaliteit en dienstverlening uiteengezet. Daarna volgen in hoofdstuk 5 de uitgangspunten waaraan eventuele samenwerking in de regio en het organiseren van regie moeten voldoen om de gestelde ambities voor het doelgroepenvervoer te realiseren en worden de financiële kaders omschreven.

2 Doelgroepen en Wettelijk kader

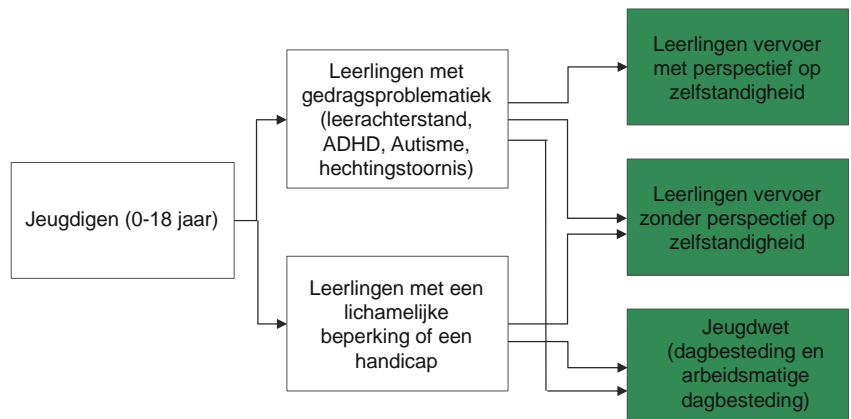
Binnen de gemeenten maken zowel jeugdigen als volwassenen gebruik van het doelgroepenvervoer. Onder het vervoer voor de jeugdigen verstaan wij het leerlingenvervoer (LLV) en jeugdhulpvervoer. Onder het vervoer voor volwassenen verstaan wij het Wmo vraagafhankelijk vervoer (VAV) ook wel collectief vervoer genoemd, Wmo planbaar vervoer naar dagbesteding en Participatievervoer naar dagbesteding. Gemeenten hebben via verschillende wetten de opdracht gekregen te voorzien in vervoer voor de jeugdigen en volwassenen. Onderstaand noemen we de belangrijkste hoofdlijnen van deze wetten en wordt de doelgroep per type vervoer beschreven. In bijlage 1 zijn de artikelen uit de betreffende wetgeving beschreven.

2.1 Jeugd

2.1.1 Leerlingenvervoer (LLV)

Het leerlingenvervoer is erop gericht alle leerlingen in staat te stellen onderwijs te volgen en daarmee te voldoen aan de leerplicht. De regels rond het leerlingenvervoer zien dan ook toe op het toegankelijk maken van het onderwijs voor leerlingen die zonder deze ondersteuning geen gelijke toegang hebben tot onderwijs. Gemeenten hebben de (wettelijke) zorgplicht “passend vervoer” aan te bieden. Dit betekent dat kinderen en jongeren ‘recht’ hebben op leerlingenvervoer wanneer dit nodig is om hen te laten voldoen aan de leerplicht. Zie bijlage 1 voor de verdere uitwerking van de wetgeving rondom het leerlingenvervoer.

De doelgroep die gebruik maakt van Leerlingenvervoer is divers. Zoals hierboven beschreven wordt het leerlingenvervoer ingezet wanneer een kind niet zelfstandig naar school kan. De doelgroep omvat leerlingen met gedragsproblematiek of lichamelijke beperking of een handicap. Voor de ontwikkeling van de zelfredzaamheid van deze leerlingen wordt onderscheid gemaakt tussen de mate van perspectief op zelfstandigheid.



Figuur 1: Jeugdigen in het doelgroepenvervoer

2.1.2 Jeugdhulp vervoer

Gemeenten hebben vanuit de wet een jeugdhulpplicht (zie bijlage 1 wettelijke kaders). Daarbij wordt expliciet aangegeven wanneer vervoer onder de jeugdhulp valt: “Voorzieningen op het gebied van jeugdhulp omvatten voor zover naar het oordeel van het college noodzakelijk in verband met een medische noodzaak of beperkingen in de zelfredzaamheid, het vervoer van een jeugdige van en naar de locatie waar de jeugdhulp wordt geboden.” Het staat de gemeente vrij om dit naar eigen inzicht te organiseren. Het beveiligd (gesloten) vervoer van jeugdigen dat ook onder de Jeugdhulp valt, wordt uitgevoerd door VWS en is dus geen gemeentelijke verantwoordelijkheid.

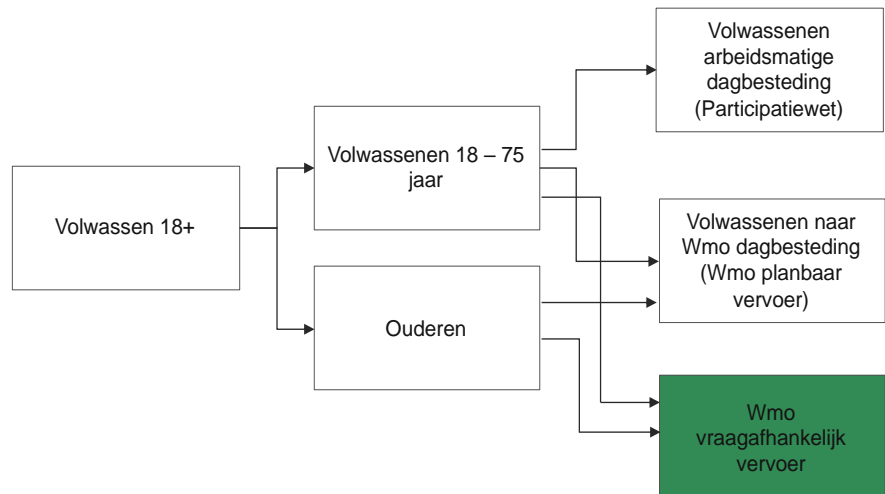
De doelgroep die doorgaans gebruik maakt van jeugdhulpvervoer betreft net zoals hierboven beschreven de jeugdigen waarbij er sprake is van gedragsproblematiek of lichamelijke beperking of een handicap welke gebruik maken van jeugdhulp. In vele gevallen gaat dit om vervoer naar dagbehandeling en/of (arbeidsmatige) dagbesteding waar zij hier zelf niet in staat zijn om zelfstandig heen te kunnen komen.

2.2 Volwassenen

2.2.1 Wmo- vraagafhankelijk vervoer (hierna VAV)

Vanuit het wettelijk kader voor het Wmo-vervoer (zie bijlage 1 Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) 2015) heeft de gemeente de opdracht om een netwerk van algemene maatwerkvoorzieningen te creëren die er gezamenlijk voor zorgen dat mensen zo lang mogelijk op eigen kracht en vanuit de eigen woning deel kunnen nemen aan de samenleving. In het zorgen dat inwoners zelfredzaam zijn en kunnen participeren aan de maatschappij speelt Wmo VAV een belangrijke rol.

Het Wmo vraagafhankelijke vervoer wordt ook wel het "regio-taxi" vervoer of collectief vervoer genoemd. De voorziening bestaat er uit dat een taxi op afroep beschikbaar is om iemand in de directe leefomgeving te verplaatsen. Het gaat hierbij om sociaal-recreatief vervoer. Mensen kunnen hiermee dus naar de kaartclub, naar de winkel, op bezoek bij vrienden of familie, naar de kapper of naar een afspraak in het ziekenhuis etc. Jurisprudentie geeft aan dat mensen met een indicatie voor de maatwerkvoorziening Vervoer vanuit de WMO, op jaarbasis ongeveer 1.500 km moeten kunnen reizen in een straal van 15-20 km om hun woning. De gemeente mag hiervoor een eigen bijdrage vragen, maar die mag niet hoger zijn dan de kostprijs van de voorziening.



2.2.2 Planbaar vervoer (Wmo en Participatiewet)

Het WMO-dagbestedingsvervoer en het vervoer van en van en naar (sociaal) werkplekken is het geplande deel van het volwassenen vervoer. Dit vervoer is bedoeld voor mensen die een indicatie voor dagbesteding hebben ontvangen vanuit de WMO of vanuit een participatietraject arbeidsmatige dagbesteding volgen. Daarbij geldt dat de WMO aangeeft dat de gemeente ook het vervoer van en naar de dagbesteding moet (laten) verzorgen wanneer inwoners onvoldoende zelfredzaam zijn om naar dergelijke locaties te reizen. Aangezien vooraf duidelijk is wie wanneer vervoerd moet worden en waarnaartoe, kan dit vervoer vooraf worden gepland.

3 Trends en ontwikkelingen in Ridderkerk

3.1 Inzet en resultaat huidige systeem

In de afgelopen jaren is in de gemeente Ridderkerk ingezet op het verhogen van de kwaliteitstandaard van het doelgroepenvervoer. Op 1 augustus 2019 zijn de nieuwe overeenkomsten ingegaan bestaande uit de Regiecentrale, het Leerlingenvervoer- en Jeugdhulpvervoer (inclusief vervoer naar en van schakelklassen) en het Wmo-collectief vervoer. De gemeenten Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk hebben deze dienst gezamenlijk aanbesteed. In de aanbesteding is gekozen voor een structuur waarbij één partij de regie over al het vervoer heeft en twee andere partijen enkel het vervoer uitvoeren. De reden voor deze keuze was het beter kunnen sturen op kwaliteit en het bereiken van meer efficiency in het doelgroepenvervoer. Het beoogde effect van de keuze voor een regiecentrale was het mogelijk maken van een zorgvuldige klachtenafhandeling, meer flexibiliteit in de ritplanning waardoor het vervoer beter aansluit bij de behoefte van de reizigers, wat weer leidt tot een uitvoering van het doelgroepenvervoer op een kwalitatief hoog niveau. Naast deze kwaliteitsoverwegingen speelde ook (kosten) efficiëntie en duurzaamheidsredenen mee.

Vanuit de cijfers van de evaluatie doelgroepenvervoer 2021 mag geconcludeerd worden dat de kwaliteit van de uitvoering van het doelgroepenvervoer goed is³. Er zijn relatief weinig klachten, de gemiddelde geplande rit duur ligt veel lager dan het gestelde maximum van 90 minuten en de stiptheid van het WMO-vervoer ligt voor Ridderkerk rond de 96%. Dat moet zo blijven.

Wel blijft het zoeken naar een goede balans tussen hoge kwaliteit en beheersing van de kosten. We zien dat de kosten voor het doelgroepenvervoer in de periode 2017 tot en met 2021 zijn gestegen (stijging van circa 60% Wmo VAV, van circa 275% jeugdwetvervoer en van circa 65% leerlingenvervoer).

Hier zijn de afgelopen jaren een aantal beheersmaatregelen voor ingesteld. Tijdige aanmelding en afmelding heeft het mogelijk gemaakt dat ritten efficiënter konden worden ingepland waardoor de capaciteit van de auto's beter werd benut. Uit de tweede tussenevaluatie van het doelgroepenvervoer 2021 blijkt dat hierdoor de roostering met 18.3% naar beneden is bijgesteld ten opzichte van augustus 2020.

3.2 Demografische, maatschappelijke en markt ontwikkelingen

De gemeente streeft naar het toekomstbestendig borgen van de kwaliteit van het doelgroepenvervoer en de kosten die hierbij horen. Bij de keuzes die hierbij horen houden we ook rekening met de algemene landelijke trends en ontwikkelingen⁴. Deze trends en ontwikkelingen verhogen in de komende jaren de druk op het doelgroepenvervoer, maar bieden ook kansen:

- De bevolking groeit en vergrijsd. In Ridderkerk wordt een toename van 66% verwacht van het aantal 80-plussers tot 2050. Tot 2035 bedraagt die verwachte toename zo'n 33%.
- Ouderen blijven langer thuis wonen. Landelijk gezien wonen nog maar 5% van de 70+'ers in een verzorgings- of verpleeghuis (vs. 11% in 1997)⁵.

³ Eerste en tweede tussenevaluatie Doelgroepenvervoer

⁴ It's public, 'TOEKOMSTBESTENDIG DOELGROEPENVERVOER' (Juni 2021)

⁵ CBS, 'Prognose: Bevolking blijft komende 50 jaar groeien' (16 dec. 2020)

- Schaalvergroting in het onderwijs en de zorg zorgen ervoor dat men steeds langere afstanden moet reizen om naar een school of het ziekenhuis te gaan.
- De verduurzaming van mobiliteitssystemen. In 2030 moet Nederland minimaal 49% minder broeikasgassen uitstoten.
- Ridderkerk wil een inclusieve gemeente zijn. Met het opstellen van de Lokale Inclusie Agenda gemeente Ridderkerk zetten wij ons in om drempels voor personen met een beperking zoveel mogelijk weg te nemen zodat zij volledig kunnen deelnemen aan de maatschappij.
- Mensen met een beperking kunnen en willen graag deelnemen aan de maatschappij. In Nederland gebruikt 13% van de mensen met een lichamelijke beperking het OV nog niet, maar zou dat wel willen; 66% is al tevreden over het OV.
- Het Rijk en vervoerregio's hebben de ambitie om het OV toegankelijker te maken. Innovaties en technische ontwikkeling bieden steeds meer mogelijkheden.

Om deze kansen te benutten en de druk op het systeem op te vangen stelt de gemeente zich ontwikkeldoelstellingen. Zo kan zij dienstverlening van hoogwaardige kwaliteit tegen beheersbare kosten toekomstbestendig blijven aanbieden. Inwoners met een mobiliteitsbeperking kunnen hiermee zo goed mogelijk participeren in het maatschappelijk verkeer en komen zo in hun eigen kracht.

4 Kwaliteitsdoelstellingen en ontwikkelpotentieel

De afgelopen jaren hebben we onze inwoners die zijn aangewezen op het doelgroepenvervoer een kwalitatief goed vervoersproduct geboden. Dat willen we ook in de toekomst blijven doen. De kwaliteit van het vervoer willen we behouden, maar de trend in de kostenontwikkeling (zie hoofdstuk 3) in combinatie met autonome ontwikkeling in demografie en prijspeil is op de (midden)lange termijn niet houdbaar. Dat maakt dat we nu keuzes moeten maken die richting geven aan de kwaliteit en kosten van het doelgroepenvervoer van de toekomst. Hiervoor kijken we hieronder per doelgroep en vervoerstroombaar naar de best passende kwaliteitsdoelstellingen en ambitieniveau. Ook zien we bij elke vervoerstroombaar ontwikkelpotentieel dat we in combinatie met de kwaliteitsdoelstellingen willen benutten.

4.1 Leerlingenvervoer (LLV)

4.1.1 Kwaliteitsdoelstellingen

De kwaliteit in het leerlingenvervoer wordt in hoge mate bepaald door de mate waarin het vervoer stipt wordt uitgevoerd, de verblijfstijd in de voertuigen, de bejegening van de leerlingen (en hun ouders) door de chauffeur en de vaste structuur waarbinnen het vervoer wordt uitgevoerd. Bij het uitvoeren van het vervoer zijn dit de punten waar we willen dat actief op wordt gestuurd. Omdat de kwaliteit nu als goed wordt ervaren sluiten we bij het formuleren van de kwaliteitsdoelstellingen zo veel mogelijk aan op de kwaliteitskaders van de huidige uitvoeringspraktijk in het leerlingenvervoer. De uitvoering van het leerlingenvervoer moet tenminste voldoen aan de volgende kwaliteitsdoelstellingen:

- De margetijden^[1] bedragen maximaal 10 minuten.
- De verblijfstijd in een voertuig is zo kort mogelijk, maar maximaal 90 minuten.
- Het vervoer van leerlingen in de clusters 3 en 4 wordt uitgevoerd door vaste chauffeurs en maximaal 3 vaste vervangers. Elke chauffeur die op een route wordt ingezet moet vooraf persoonlijk kennismaken met alle leerlingen en hun ouders.
- Alle chauffeurs moeten de leergang Leerlingenvervoer van het Sociaal Fonds Taxi met goed gevolg hebben doorlopen voordat ze ingezet mogen worden op het vervoer. Voor chauffeurs die ingezet worden op specifieke doelgroepen (cluster 3 en 4) kunnen aanvullende opleidingseisen gesteld worden.

4.1.2 Ontwikkelpotentieel

Naast deze kwaliteitsdoelstellingen zien we ook ontwikkelpotentieel bij leerlingen. Bij leerlingen met perspectief op zelfstandigheid willen we de zelfredzaamheid vergroten door hen (indien nodig) eerst onder begeleiding en daarna meer en meer zelfstandig gebruik te laten maken van het openbaar vervoer of eigen vervoer. Hierbij krijgen zij de juiste begeleiding vanuit de gemeente.

Ook willen we de spreiding van de scholen en de reisafstanden beperken. De komende jaren zetten we daarom samen met het samenwerkingsverbanden RiBA, Koers VO en Berséba in op het aanbieden van meer passende onderwijsplekken binnen de eigen regio.

Tenslotte zien we ontwikkelpotentieel in het ontwikkelen van snellere en betere communicatielijnen. We willen dat ouders én scholen actiever op de hoogte kunnen zijn van de uitvoering van het leerlingenvervoer en (dus) beter kunnen anticiperen op eventuele

^[1] Een margetijd van 10 minuten houdt in dat een leerling maximaal 10 minuten voor aanvang van de lessen afgezet mag worden op school (nooit later dan aanvang lessen) en dat elke leerling ook binnen 10 minuten na afloop van de lessen opgehaald moet worden om naar huis gebracht te worden.

knelpunten daarin. Dat biedt extra rust en structuur wat voor een deel van de doelgroep zeer belangrijk is.

4.2 Jeugdwetvervoer

Het vervoer dat vanuit de jeugdwet wordt ingezet betreft planbaar vervoer jeugdigen naar begeleiding en/of behandeling. Hier gelden dezelfde uitgangspunten als voor het leerlingenvervoer: stiptheid, structuur en veiligheid.

4.2.1 Kwaliteitsdoelstellingen

De uitvoering van het Jeugdwetvervoer moet tenminste voldoen aan de volgende kwaliteitsdoelstellingen:

- Er wordt bij aanbieders gestuurd op consistentie van bestuurders om vertrouwen op te bouwen bij deze kwetsbare groep.
- Bestuurders hebben kennis en ervaring in de omgang met de doelgroep. Marktconforme ervarings- en trainingseisen zijn van toepassing.
- Waar mogelijk moet gestuurd worden op het gecombineerd uitvoeren van meerdere ritten, bijvoorbeeld in combinatie met het leerlingenvervoer of het Wmo vraagafhankelijk vervoer. Is combineren niet mogelijk of is individueel vervoer noodzakelijk, bijvoorbeeld in geval van specialistische problematiek, dan wordt de jeugdige individueel vervoerd.

4.2.2 Ontwikkelpotentieel

We zien ontwikkelpotentieel in het afstemmen van afspraaktijden met de zorgaanbieders. Betere afstemming hiervan leidt tot meer combinatiemogelijkheden en daarmee lagere kosten, zonder kwaliteitsverlies.

Daarnaast zien wij ook hier ontwikkelpotentieel in de communicatie over het vervoer tussen reizigers, ouders en bestemmingen.

4.3 Wmo vraagafhankelijk vervoer (VAV)

Uitgangspunt is dat alle inwoners van Ridderkerk mobiel zijn en deel kunnen nemen aan de samenleving. Bij het gebruik van Wmo VAV is het versterken van de eigen kracht het uitgangspunt. Daarom streven we ernaar dat inwoners zo veel mogelijk gebruik kunnen maken van toegankelijk en inclusief openbaar vervoer en andere voorliggende voorzieningen en dat zij indien noodzakelijk gebruik kunnen maken van het Wmo VAV vervoer.

We willen dat mensen die zijn aangewezen op het WMO-vervoer kunnen reizen binnen hun eigen leefomgeving. Voor lange ritten (vanaf 25 kilometer) zorgen we dat het WMO-vervoer aansluit bij het Valysvervoer dat door het Rijk wordt georganiseerd.

4.3.1 Kwaliteitsdoelstellingen

De uitvoering van het Wmo vraagafhankelijk vervoer moet tenminste voldoen aan de volgende kwaliteitsdoelstellingen:

- Gebruikers van het WMO-vervoer moeten kunnen rekenen op stipt vervoer dat uitgevoerd wordt door behulpzame chauffeurs.
- De vooraanmeldtijd voor het boeken van ritten mag niet langer zijn dan 1 uur.
- Tijdig aan- en afmelden van ritten wordt gestimuleerd, zodat ritten zo efficiënt mogelijk kunnen worden gereden.
- De eigen bijdrage die we vragen van de reizigers stemmen we af op de landelijk afgesproken tarieven voor het openbaar vervoer.

4.3.2 Ontwikkelpotentieel

Om gebruik van voorliggende voorzieningen te stimuleren sturen we actief op het vormgeven van voorliggende mobiliteitsvoorzieningen zoals het openbaar vervoer en (vrijwilligers)aanbod zoals Automaatje (ANWB). De inzet op voorliggende voorzieningen is

belangrijk om ook op termijn een passend en betaalbaar mobiliteitsaanbod beschikbaar te behouden.

Voor volwassenen met perspectief op zelfredzaamheid worden korte indicaties afgegeven. Wanneer er meer dan een half jaar geen gebruik is gemaakt van de vervoerspas wordt er kritisch gekeken of een herindicatie nodig is.

Om de kwaliteit en ervaring van de gebruiker te verhogen wordt gestreefd naar optimale informatievoorziening en communicatie rondom het doelgroepenvervoer. Wij vinden het belangrijk dat de reiziger zijn reis gemakkelijk en snel kan boeken (telefonisch én digitaal) en dat hij kan weten hoe laat zijn taxi voor komt rijden (ook in geval van vertraging).

Ook willen we de duidelijke klachtenprocedure handhaven waarin klachten snel en goed worden afgehandeld en waarin de lessen die geleerd worden vanuit die klachten bijdragen aan het verbeteren van het vervoer.

4.4 Planbaar vervoer Volwassenen (Wmo dagbesteding en Participatie)

Vervoer van en naar Wmo dagbesteding of naar de (beschutte/leer) werkplek wordt enkel ingezet wanneer de inwoner niet zelfstendig naar deze bestemmingen kan reizen. Hierin zoeken we de samenwerking met de aanbieders van deze trajecten.

4.4.1 Kwaliteitsdoelstellingen

De uitvoering van het planbaar volwassenen vervoer moet tenminste voldoen aan de volgende kwaliteitsdoelstellingen:

- Omdat het gaat om een kwetsbare doelgroep is het belangrijk dat de chauffeurs inwoners veilig vervoeren. Voldoende kennis over en ervaring met de doelgroep is hierbij noodzakelijk. Aan chauffeurs worden ervarings- en trainingseisen gesteld.
- Gebruikers van het planbaar volwassenen vervoer moeten kunnen rekenen op stipt vervoer.

4.4.2 Ontwikkelpotentieel

Bij volwassenen met perspectief op zelfstandig reizen willen we de zelfredzaamheid vergroten door hen (indien nodig) eerst onder begeleiding en daarna meer en meer zelfstandig gebruik te laten maken van het openbaar vervoer of eigen vervoer. Hierbij krijgen zij de juiste begeleiding vanuit de gemeente.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen volwassenen met en met minder of geen perspectief op zelfstandigheid. Waar wel sprake is van perspectief op zelfstandigheid wordt ingezet op initiatieven die dit stimuleren om de zelfredzaamheid te vergroten met als doel zo zelfstandig mogelijk te reizen.

5 Organisatie en samenwerking

5.1 Regie

Efficiënt vervoer vraagt om aansturing. Voor het vraagafhankelijke vervoer bestaat deze aansturing uit het aannemen en inboeken van de ritopdrachten, het plannen van het vervoer en het real-time dispatchen van de routes richting de chauffeurs. Ook het routegebonden vervoer vraagt om aansturing, al vraagt die aansturing om andere werkprocessen.

Voor beide vervoersvormen geldt dat de sturing op de uitvoering van het vervoer “regie” wordt genoemd. Deze regie is van wezenlijk belang bij het realiseren van kwalitatief goed, efficiënt en doelmatig vervoer.

Bij het vormgeven van het doelgroepenvervoer van de toekomst positioneren we de regie zo dat het ervoor zorgt dat goed geïnformeerde reizigers middels een toegankelijk proces toegang krijgen tot het vervoer. Daarnaast moet de regie op het vervoer er aan bijdragen dat het vervoer efficiënt, stipt en tegen zo laag mogelijke kosten voor de gemeente Ridderkerk wordt uitgevoerd. Tenslotte moet de regie informatie opleveren voor de gemeente om te gebruiken voor het managen van de vervoerscontracten, het afrekenen van het vervoer en het sturen op kosten en kwaliteit van de voorziening.

5.2 Regiosamenwerking

Een eventuele keuze voor samenwerking met regiogemeenten bij het inkopen en uitvoeren van het doelgroepenvervoer moet bijdragen aan een verhoging van het kwaliteitsniveau en/of verlaging van de kosten. Elke samenwerking moet doelmatig en effectief zijn voor de inwoners van Ridderkerk.

Bijlage: Wettelijk kaders doelgroepenvervoer

Wettelijk kader leerlingenvervoer

Strekking van de wettelijke opdracht is dat iedereen in staat gesteld moet worden om onderwijs te volgen waarbij geen onderscheid gemaakt mag worden tussen openbaar of bijzonder onderwijs. Wél mag van (groepen) ouders een bijdrage in de kosten gevraagd worden. De Wet stelt hier kaders aan. Daarnaast biedt de Wet ruimte voor (enige) lokale kleuring, bijvoorbeeld ten aanzien van het bepalen van de financiële draagkracht van ouders, de “redelijk te vergen inzet van ouders”, de maximale reistijd in het aangepast vervoer e.a.

Op basis van de Wet is elke gemeente verplicht een verordening vast te stellen waarin het beleid van de gemeente op het gebied van leerlingenvervoer is vastgelegd. Wanneer een aanvrager aan de regels in de verordening voldoet, heeft de aanvrager recht op de betreffende voorziening. Er is voor de gemeente geen ruimte om hier van af te wijken. In de gemeente Ridderkerk is aan alle vereisten voldaan.

Op 1 augustus 1987 is de Wet gemeentelijke regelingen leerlingenvervoer (Stb. 1986, 719) in werking getreden. De wettelijke bepalingen betreffende leerlingenvervoer zijn opgenomen in drie onderwijswetten, te weten:

- De Wet op het primair onderwijs (WPO), die van toepassing is op basisscholen en speciale scholen voor basisonderwijs, artikel 4.
- De Wet op de expertisecentra (WEC), die van toepassing is op scholen voor speciaal onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs, artikel 4.
- De Wet op het voortgezet onderwijs (WVO), die van toepassing is op scholen voor voortgezet onderwijs, artikel 4.

In genoemde artikelen is het volgende aangegeven:

“Ten behoeve van het schoolbezoek verstrekken burgemeester en wethouders aan ouders van in de gemeente verblijvende leerlingen op aanvraag vergoeding van de door burgemeester en wethouders noodzakelijk te achten vervoerskosten. De gemeenteraad stelt daartoe een nadere regeling vast....”

Wettelijk kader jeugdhulpvervoer

De jeugdhulpplicht is geregeld in artikel 2.3 van de Jeugdwet. In artikel 2.3, tweede lid, is expliciet aangegeven wanneer vervoer onder de jeugdhulp valt: “Voorzieningen op het gebied van jeugdhulp omvatten voor zover naar het oordeel van het college noodzakelijk in verband met een medische noodzaak of beperkingen in de zelfredzaamheid, het vervoer van een jeugdige van en naar de locatie waar de jeugdhulp wordt geboden.” Het staat de gemeente vrij om dit naar eigen inzicht te organiseren.

Wettelijk kader Wmo-vervoer

De opdracht voor de gemeenten die volgt uit de Wmo 2015 is als volgt:

1. De gemeenteraad stelt een plan vast waarin het te voeren beleid wordt beschreven.
2. In dat plan staan de voornemens die de gemeenteraad heeft om te voorzien in de participatie en ondersteuning van mensen die niet op eigen kracht kunnen deelnemen aan de maatschappij en de handelingen die het college daarvoor moet uitvoeren.

3. De gemeenteraad stelt een verordening vast waarin de regels staan die nodig zijn voor bovengenoemd plan.
4. Het college kent maatwerkvoorzieningen toe aan mensen die daar recht op hebben.
5. Om dat recht vast te stellen voert het college binnen 6 weken na melding van de hulpvraag van de inwoner onderzoek uit.
6. Van dat onderzoek wordt verslag gedaan. Dat verslag kan als aanvraag voor de voorziening dienen.
7. Het college besluit binnen 2 weken op een aanvraag.
8. Het college onderzoekt jaarlijks de klantervaring en brengt hier verslag over uit aan de gemeenteraad.
9. Het college wijst mensen aan die toezicht houden op de kwaliteit van de voorziening(en).