|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Positionpaper doelgroepenvervoer** | | | |
|  | | |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  | |
|  |  |  | |



Het doelgroepenvervoer is voor gemeenten een actueel onderwerp. De kosten zijn uiteraard belangrijk, maar vooral de kwaliteit van het gebodene is onderwerp van discussie. Gebruikers en vervoerders roeren zich. Gemeenten stellen zich de vraag of het niet slimmer en beter kan, bijvoorbeeld door anders aan te besteden en/of door een ander model te kiezen.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor vervoer op grond van de volgende regelingen:

. Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo): sociaal-recreatieve bestemming binnen de regio, begeleiding  
. Wet sociale werkvoorziening (Wsw) en Participatiewet (P-wet): woon-werkvervoer van mensen met een arbeidsbeperking  
. Leerlingenvervoer: vervoer naar school, op grond van de onderwijswetten Wet op het primair onderwijs (Wpo), Wet op de expertisecentra (Wec) en Wet op het voortgezet onderwijs (Wvo)  
. Jeugdwet: vervoer naar locatie van jeugdhulp

Overleg is gaande over het passend vervoer van mensen met verward gedrag.

Verschillen in toegang tot de vervoersvormen waar gemeenten voor verantwoordelijk zijn  
In de Wmo, P-wet en Jeugdwet is opgenomen dat rekening gehouden wordt met de ‘eigen kracht’ van cliënten. Dit geldt echter niet voor het leerlingenvervoer, dat van oudsher vastgelegd is in de onderwijswetten. Zo bestaat er volgens de regeling leerlingenvervoer aanspraak op een vervoersvoorziening (vervoer in natura of een vergoeding), wanneer de dichtstbijzijnde voor de leerling geschikte school van de door de ouders gewenste richting of levensbeschouwing verder weg is dan 6 km (het zgn. signatuurvervoer).   
Deze verschillen in toegang tot de bepaalde vervoersvormen staan een handige bundeling en combinatie in de weg. Zo kan het gebeuren dat een vervoersvraag voor een kind van huis naar school op een andere wijze wordt beoordeeld dan een vervoersvraag voor hetzelfde kind op dezelfde dag van de school naar een locatie voor jeugdhulp. Voor ouders en kinderen is dit niet te begrijpen, voor de gemeenten betekent dit administratieve rompslomp en is het onpraktisch in de uitvoering.  
  
De VNG pleit al langer voor een regeling van het leerlingenvervoer, waarbij de keuze voor een school van een bepaalde grondslag volledig wordt beschouwd als een verantwoordelijkheid van de ouders. Wanneer een vervoersvoorziening noodzakelijk is, wordt deze uitsluitend toegekend naar de dichtstbijzijnde, voor de leerling geschikte school. Daarnaast zien wij de mogelijkheid tot het wegen van de eigen kracht en mogelijkheden van kind en ouders, zoals dat onder meer bij de Jeugdwet het geval is, als een goede stap in de richting van integratie van verschillende vervoersvormen.

Integratie doelgroepenvervoer met openbaar vervoer  
De integratie van het doelgroepenvervoer met het OV is te beschouwen als ‘stip aan de horizon’. De vervoersvraag wordt daarbij leidend, en kan afhankelijk van de mogelijkheden van mens en materiaal worden opgelost.   
Als voornaamste problemen bij de integratie van de beide vervoersvormen worden door gemeenten genoemd:   
. Het ontbreken van een politiek draagvlak en een goed businessplan; zo is het voor gemeenten niet duidelijk of investeringen in integratie ook worden terugverdiend  
. Het tekort aan menskracht  
. Het afnemend OV-aanbod in landelijk gebied.  
  
We zien steeds meer dat gemeenten het doelgroepenvervoer in samenwerkingsverbanden organiseren, bijvoorbeeld via een regiecentrale. De vorm van de samenwerking is overigens afhankelijk van de lokale omstandigheden, en dient maatwerk te zijn. Deze trend kan uiteindelijk leiden tot een dekkend model van regionale samenwerkingsverbanden. Aangezien de schaalniveaus van de twee vervoersvormen vergelijkbaar worden, is dit een belangrijke stap voor de integratie met het OV.