

# Vervoer voor allen

(versie 1.1)

Eigen vervoer of openbaar vervoer is niet altijd een optie voor mensen met beperkingen. In deze notitie worden alternatieve vormen van vervoer met de geldende regelingen op een rij gezet voor de verschillende doelgroepen. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- Soorten vervoer
- De regelgeving
- Doelgroepenvervoer
- Hoe geregeld in Overbetuwe

## 1. Soorten vervoer

### *Openbaar vervoer*

Vervoer volgens een vaste dienstregeling van halte naar halte per trein, bus, tram, metro of pont, waar iedereen zonder speciale voorwaarden gebruik van kan maken. De provincie is hiervoor verantwoordelijk en sluit hiervoor contracten af met openbaar-vervoerbedrijven.

### *Aanvullend openbaar vervoer*

Om landelijke gebieden waar geen buurtbus, bus of trein rijdt aan te sluiten op het reguliere OV-netwerk heeft de provincie aanvullend openbaar vervoer georganiseerd in de vorm van de haltetaxi. De haltetaxi heeft geen vaste vertrektijden en rijdt op aanvraag van of naar een speciale haltetaxi-halte, bestaande bushalte of treinstation in de buurt. Daar waar in de nabijheid geen OV-halte is, zijn speciale haltetaxi-haltes gecreëerd. In Overbetuwe is er hier één van in de dorpsstraat van Slijk-Ewijk. De haltetaxi rijdt ook op momenten dat de buurtbus, bus of trein niet meer rijdt, zoals 's avonds of in het weekend.

Algemene voorwaarden haltetaxi:

- Maximale reisafstand van 15 kilometer
- Vervoer van halte naar halte (niet van deur tot deur!)
- Alleen geschikt voor inwoners die ook van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken.
- Alleen te gebruiken:
  - Op tijden dat het openbaar vervoer niet beschikbaar is, of;
  - Als de reistijd tussen opstap- en eindhalte met de haltetaxi met minimaal 20 minuten wordt verkort, of;
  - Op plekken waar er geen reguliere OV-halte is en er een speciale haltetaxi-halte is ingesteld.
- Rolstoeltoegankelijk

Bij een aanvraag wordt een geautomatiseerde OV-toets uitgevoerd. Voldoet een aanvraag niet aan de bovengenoemde voorwaarden? Dan volgt een verplicht OV-advies en kan er niet met de haltetaxi worden gereisd.

### ***Doelgroepenvervoer***

Vervoer op afroep van deur tot deur per taxi of taxibusje voor specifieke groepen mensen die door een beperking geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Gemeenten, zorgverzekeraars en andere organisaties die doelgroepenvervoer inzetten, sluiten hiervoor aparte contracten af met vervoeraanbieders waarin de ritprijs, beschikbaarheid en soms ook rijtijden en routes van tevoren zijn vastgelegd. Mensen die van dit vervoer gebruik willen maken, moeten voldoen aan bepaalde voorwaarden: ze moeten bijvoorbeeld aantonen dat ze niet in staat zijn om 100 meter zelfstandig te lopen. Meestal moeten reizigers een eigen bijdrage betalen, soms betaalt de overheid of de zorgverzekeraar alles.

### ***Contractvervoer of Collectief Vraagafhankelijk Vervoer***

Alle vervoer op afroep van deur tot deur per taxi of taxibusje in opdracht van (meestal) de overheid of zorgverzekeraars. Doelgroepenvervoer is altijd contractvervoer maar onder contractvervoer valt ook de Regiotaxi, die vooral in dunbevolkte gebieden fungeert als openbaar vervoer.

## **2. Regelgeving**

In de Wet Personenvervoer 2000 is de organisatie van het openbaar vervoer in Nederland geregeld.

De landelijke overheid is verantwoordelijk voor het vervoer per trein. Dat betekent niet dat ze dat zelf uitvoert, maar dat ze dat uitbesteedt aan een vervoersbedrijf, zoals de Nederlandse Spoorwegen (NS).

Provinciale en regionale overheden zijn verantwoordelijk voor het stads- en streekvervoer (bus, tram, metro en pont), gedecentraliseerde treindiensten en collectief vraagafhankelijk vervoer (taxibusjes). Ook zij doen dit niet zelf, maar ze zoeken het goedkoopste vervoersbedrijf dat een bepaalde vorm van vervoer in een bepaald gebied wil uitvoeren binnen de voorwaarden die de overheden daarvoor stellen (via openbare aanbesteding).

In de Wet Personenvervoer staat ook hoe de inspraak van reizigers is geregeld. Zowel op landelijk niveau als op lokaal niveau zijn vaste inspraakorganen ingesteld: het LOCOV (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer) adviseert de NS over praktische zaken zoals dienstregeling, terwijl het NOVB (Nationaal Openbaar Vervoer Beraad) oplossingen zoekt voor zaken die concessiegrenzen overschrijden. Het ROCOV (Reizigers Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer) adviseert op regionaal niveau en het ROVB (Regionaal Openbaar Vervoer Beraad) zoekt op regionaal niveau oplossingen over concessiegrenzen heen. Voor het gemeentelijk doelgroepenvervoer in de regio Arnhem-Nijmegen is er de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD). In deze

overleggen zitten vertegenwoordigers van landelijke of lokale consumentenorganisaties, zoals reizigersorganisaties en organisaties van mensen met een beperking of een chronische ziekte. Wanneer een overheid en een vervoerder iets willen veranderen, bijvoorbeeld een nieuwe dienstregeling invoeren, zijn ze verplicht daarover advies te vragen aan een van deze overleggen. Ze zijn niet verplicht om zo'n advies over te nemen, maar als ze zo'n advies naast zich neerleggen dan moeten ze wel met goede argumenten aangeven waarom ze dat doen.

Over toegankelijkheid staat in de Wet Personenvervoer 2000 niets, maar de Wet gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten geldt ook in het openbaar vervoer. Reizigers met een beperking hebben volgens die wet recht op een gelijke behandeling in het openbaar vervoer. Stations, haltes en voertuigen moeten goed bereikbaar en toegankelijk zijn. Het personeel moet klantvriendelijk zijn en reizigers met een handicap helpen als zij hierom vragen. Artikel 20 van het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een beperking eist dat landen 'de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid waarborgen'. Wanneer Nederland het VN-verdrag ratificeert, kan de overheid aangesproken worden als zij zich niet houdt aan de voorwaarden in het verdrag.

### ***Landelijke afspraken over toegankelijkheid***

De landelijke overheid wil dat mensen met een beperking zoveel mogelijk zelfstandig kunnen reizen. Ze heeft daarom afspraken gemaakt met de vervoerbedrijven. De landelijke afspraken zijn vastgelegd in:

- Het besluit toegankelijkheid openbaar vervoer;
- Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer.

### ***Lokaal afspraken maken rond het openbaar vervoer***

#### *Lokaal*

Lokaal overleg rond openbaar vervoer gaat over onderwerpen zoals de bereikbaarheid en toegankelijkheid van stations en haltes, het opheffen en verplaatsen van haltes en lijnen en veiligheid. In veel gemeenten zijn platforms of raden van mensen met een beperking die hierover meepraten en de belangen van mensen met een beperking vertegenwoordigen.

#### *Regionaal*

Reizigersinspraak is zoals we zagen wettelijk verplicht in de ROCOV's, die soms ook wel de naam Reizigersplatform of Consumentenoverleg hebben. Er zijn in Nederland 23 van deze platforms. Onderwerpen die in deze overleggen aan de orde komen zijn vooral de lijnen en dienstregelingen, aansluitingen tussen verschillende vervoerders, de toegankelijkheid van de voertuigen, de houding van chauffeurs en medepassagiers, de veiligheid en toegankelijke informatie over de dienstregeling. In de wet staat een complete lijst van onderwerpen waarover de vervoerder advies moet vragen aan het platform. Er staat ook in hoe tijdig dat moet gebeuren en op welke manier.

### 3. Doelgroepenvervoer

Zo overzichtelijk als het openbaar vervoer is geregeld, zo versnipperd is het doelgroepenvervoer georganiseerd. Verschillende groepen reizigers vallen onder verschillende wetten. Het gaat hierbij altijd om vervoer per taxi(busje).

#### *Wmo 2015 (gemeente)*

De Wmo (Wet maatschappelijke ondersteuning) 2015 regelt de zorg die elke gemeente moet organiseren voor inwoners vanaf 18 jaar met een chronische ziekte of een beperking. Een van de onderdelen daarvan is vervoer. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en stellen daar, binnen de kaders van de wet, hun eigen regels voor op. Die kunnen dus van plaats tot plaats verschillen.

Iemand die vanwege een structurele beperking ondersteuning van de gemeente nodig heeft voor vervoer, stapt naar het plaatselijke Wmo-loket. De gemeente bepaalt op welke ondersteuning een aanvrager beroep kan doen en of hij of zij daarvoor eventueel een eigen bijdrage moet betalen. Een van de mogelijkheden is dat hij of zij van de gemeente de mogelijkheid krijgt om van een vorm van doelgroepenvervoer gebruik te maken.

Onder de Wmo valt vervoer voor een uitstapje of om bij een ander op bezoek te gaan (sociaal-recreatief vervoer), en vervoer naar dagbesteding. Sociaal-recreatief vervoer buiten de regio (verder dan 25km van het woonadres) valt weliswaar per definitie onder de Wmo, maar is landelijk georganiseerd onder de naam Valys. - Aanvragen van een Valys-pas kan rechtstreeks bij Valys. Valys biedt ook gecombineerde taxiriten met treinritten, zgn ketenreizen. Dit kan ook met begeleiding; [www.valys.nl](http://www.valys.nl). De landelijke overheid onderzoekt of het Valys-vervoer anders ingericht kan worden en of de verantwoordelijkheid voor deze vorm van vervoer ook bij gemeenten gelegd kan worden.

#### *Jeugdwet (gemeente)*

De Jeugdwet regelt de zorg voor kinderen en jongeren tot 18 jaar. Ook van deze wet is vervoer een onderdeel. Dat gaat om twee soorten vervoer:

- Vervoer naar instellingen in het kader van jeugdbescherming, jeugdhulpverlening, jeugdreclassering en jeugdzorg Plus.
- Vervoer naar instellingen voor verstandelijke, geestelijke en lichamelijke gezondheidszorg voor dagbesteding en logeeropvang.

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en stellen daar, binnen de kaders van de wet, hun eigen regels voor op. Die kunnen dus van plaats tot plaats verschillen.

Wanneer de jeugdige die jeugdhulp ontvangt niet zelfstandig of met behulp van het eigen netwerk naar de jeugdhulplocatie kan reizen, kan bij het Sociaal Team een aanvraag voor ondersteuning met vervoer worden ingediend. Hierbij geldt altijd dat alleen de jeugdige in aanmerking komt voor een vervoersvoorziening. Jeugdwetvervoer voorziet hiermee bijvoorbeeld niet in het vervoer van ouders om hun kind te bezoeken. - De vervoersondersteuning kan bijvoorbeeld via een vorm van doelgroepenvervoer geboden worden. In deze handreiking noemen we dat 'Jeugdwet-vervoer'. De Jeugdwet kent geen eigen bijdrage.

In de Jeugdwet is vastgelegd dat cliënten zeggenschap moeten hebben in de zorg en ondersteuning die zij van jeugdhulpaanbieders en instellingen krijgen. In de wet zelf staat niets over inspraak richting de gemeente die uiteindelijk het jeugdbeleid bepaalt. In haar modelverordening Jeugdhulp beschrijft de VNG hoe gemeenten het betrekken van cliënten en vertegenwoordigers van cliëntgroepen bij beleidsvoorbereiding kunnen regelen.

#### *Leerlingenvervoer (gemeente)*

Vervoer van kinderen van en naar school heet het leerlingenvervoer. Dit is geregeld in drie verschillende onderwijswetten: de Wet op het primair onderwijs, de Wet op het voortgezet onderwijs en de Wet op de expertisecentra. Het gaat bijna altijd om leerlingen met een beperking, maar ook wel om kinderen die vanwege hun geloofsovertuiging ver moeten reizen om naar school te kunnen.

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en stellen daar, binnen de kaders van de wet, hun eigen regels voor op. Die kunnen dus van plaats tot plaats verschillen. Er zijn gemeenten die een eigen bijdrage vragen en er zijn er ook die dat niet doen. Ouders die ondersteuning nodig hebben bij het vervoer van hun kind naar school vragen dit aan bij hun gemeente. De gemeente bepaalt op welke ondersteuning een kind recht heeft en neemt in haar beoordeling ook mee wat van de ouders aan inzet gevraagd kan worden. Ook is het mogelijk dat er een eigen bijdrage betaald moet worden. Leerlingen die vanwege hun beperking of chronische ziekte gebruik maken van leerlingenvervoer, betalen geen eigen bijdrage.

In de wet staan geen regels voor inspraak over het leerlingenvervoer. Dat betekent dat elke gemeente zelf bepaalt of zij inwoners daarvoor de ruimte geeft en hoe.

#### *Participatiewet (gemeente)*

De Participatiewet is bedoeld om iedereen die kan werken, zo veel mogelijk aan het werk te krijgen. Wie daar ondersteuning bij nodig heeft, bijvoorbeeld mensen met een beperking of een chronische ziekte, kan die ondersteuning bij de gemeente aanvragen. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en stellen daar, binnen de kaders van de wet, hun eigen regels voor in verordeningen. Die kunnen dus van plaats tot plaats verschillen. De gemeenten zijn verplicht inspraak over alle lokale Participatiewet-voorzieningen, waaronder Wsw-vervoer, te organiseren.

Wie geen werk kan vinden vanwege een beperking of chronische ziekte en een uitkering aanvraagt bij de gemeente of het UWV, komt onder de Participatiewet te vallen. De gemeente gaat met diegene op zoek naar een manier om die persoon te helpen toch aan het werk te gaan, bijvoorbeeld op een beschutte werkplek, en biedt zo nodig ook ondersteuning om dat mogelijk te maken, bijvoorbeeld vervoer naar een sociale werkplaats.

#### *Reïntegratiebesluit (UWV)*

Vervoersvoorzieningen naar opleiding of werk van UWV zijn geregeld in het Reïntegratiebesluit. Deze voorziening vindt zijn wettelijke grondslag in verschillende wetten, zoals WAO, WIA, Wajong en WAZ. Het Reïntegratiebesluit regelt de reïntegratie-instrumenten voor personen met structurele functionele belemmeringen, met name gericht op werk/opleiding.

Voor een vergoeding van vervoer naar werk moet men zich tot UWV wenden. De UWV cliëntenraad bespreekt een aantal keer per jaar de kwaliteit van de dienstverlening van UWV.

#### *Zorgverzekeringswet (zorgverzekeraars)*

In het basispakket van de Zorgverzekeringswet (Zvw) zit voor vier groepen patiënten een vergoeding voor zittend ziekenvervoer van en naar het ziekenhuis: voor dialysepatiënten, voor mensen die chemotherapie of bestraling ondergaan, voor patiënten die aan een rolstoel gebonden zijn en voor mensen die zo slecht zien dat ze alleen onder begeleiding ergens naartoe kunnen gaan.

Mensen die deze vorm van vervoer nodig hebben kunnen onder bepaalde voorwaarden een vergoeding krijgen van de zorgverzekeraar voor openbaar vervoer, een taxi of eigen vervoer. Er is bijvoorbeeld een eigen bijdrage en een eigen risico. Vooraf moet de vergoeding worden aangevraagd bij de zorgverzekeraar. Vergoedt de zorgverzekeraar het vervoer niet, dan kunnen ze een aanvraag indienen voor Wmo-vervoer bij hun gemeente.

Inspraak in zorgverzekeringen is wettelijk niet geregeld. De wetgever gaat ervan uit dat ontevreden klanten zullen overstappen naar een andere verzekeraar en zo klantgerichtheid verzekerd is. Omdat alles rond de Zvw zich op landelijk niveau afspeelt, gaan we er hier niet nader op in.

#### *Wet langdurige zorg (zorgkantoor)*

De Wet langdurige zorg (Wlz) regelt de zorg voor mensen van alle leeftijden die blijvend en voortdurend zorg of begeleiding nodig hebben. Alleen vervoer naar en van dagbesteding of dagbehandeling wordt via de Wlz geregeld. Voorwaarde is dat de persoon een Wlz-indicatie heeft van het CIZ (Centrum Indicatiestelling Zorg).

Alle recreatief vervoer van mensen die thuis of in een instelling zorg krijgen vanuit de Wlz valt onder de Wmo. Daarvoor moeten zij dus bij de gemeente zijn.

## **4. Hoe geregeld in Overbetuwe**

In deze paragraaf worden de verschillende vervoersmogelijkheden voor de doelgroepen in Overbetuwe toegelicht, met voorwaarden, ingang (loket) en bekostiging (eigen bijdrage).

#### *Wmo vraagafhankelijk vervoer (Regiotaxi)*

De toegang verloopt via het Sociaal Team Overbetuwe. Bij een aanvraag wordt gekeken wat de vervoersbehoefte van iemand is. Ook wordt gekeken in hoeverre iemand in die vervoersbehoefte kan voorzien:

- door te reizen met eigen vervoer of openbaar vervoer;
- met behulp van het eigen netwerk;
- door gebruik te maken van voorliggende voorzieningen als het vrijwilligersvervoer dat door de [Algemene Hulpdienst](#) wordt verzorgd.

Als deze mogelijkheden er niet of onvoldoende zijn, krijgt iemand een Wmo-pas om te reizen met het Wmo vraagafhankelijk vervoer van AVAN. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- Alleen voor reizen binnen een straal van 25km van het woonadres (voor afstanden daarboven kan gebruik worden gemaakt van Valys).
- Er geldt een standaard kilometerbudget van 1750km op jaarbasis of 750 km op jaarbasis als iemand al een andere vervoersvoorziening voor verplaatsing buiten huis vanuit de Wmo ontvangt, zoals bijv. een scootmobiel. Er bestaat de mogelijkheid om gemotiveerd extra kilometers aan te vragen indien iemand niet uitkomt met het kilometerbudget.
- Er geldt per rit een eigen bijdrage in de vorm van (Tarieven 2024):
  - Starttarief € 1,08
  - Prijs per kilometer € 0,19

Deze tarieven zijn gelijk aan de tarieven die in het busvervoer van BRENG in de regio gelden en worden jaarlijks geïndexeerd op basis van hoe de provincie de ritprijzen van het openbaar busvervoer indexeert.

Voor de spelregels wat betreft uitvoering van het vervoer, zie het [Vervoerreglement Vraagafhankelijk Vervoer Wmo](#).

#### *Wmo dagbestedingsvervoer (routevervoer)*

De toegang verloopt via het Sociaal Team Overbetuwe. Ook hierbij wordt bij toekenning altijd eerst gekeken naar de eigen kracht van de inwoner. Een toekenning voor Wmo dagbestedingsvervoer is logischerwijs altijd gekoppeld aan een toekenning voor dagbesteding onder de Wmo. Verder zijn er geen voorwaarden. Er is geen eigen bijdrage voor het vervoer in het bijzonder.

Voor de spelregels, zie het [Vervoerreglement Groepsbegeleiding](#)

#### *Jeugdwet*

Ook hier verloopt de toegang via het Sociaal Team Overbetuwe. De Jeugdwet kent geen eigen bijdrage. Over het algemeen geldt het volgende:

- Er kan alleen ondersteuning bij vervoer worden geboden als het gaat om een vervoersvraag van een jeugdige die een indicatie heeft voor een individuele voorziening jeugdhulp.
- Er is sprake van een medische noodzaak of gebrek aan zelfredzaamheid.
- Het is niet mogelijk om op eigen (financiële) daadkracht en eigen verantwoordelijkheid (al dan niet gedeeltelijk en/of met behulp van ouders/verzorgers of het eigen netwerk) het vervoer (ook OV) te organiseren;
- Er is geen andere regeling of voorziening waarvan de jeugdige gebruik kan maken voor het vervoer naar de jeugdhulp.
- De afstand bedraagt in ieder geval meer dan 6 kilometer tot de jeugdhulplocatie. Een reisafstand binnen 6 kilometer wordt gezien als gebruikelijke zorg en/of hulp, waar van ouders wordt verwacht dat zij dit zelf regelen.
- Het betreft zodanig langdurige en/of intensieve hulp dat het niet redelijk en billijk is van de ouders te verlangen, dat zij de jeugdige steeds zelf brengen en halen.

Voor de spelregels, zie het [Vervoerreglement Jeugdwet & Leerlingen](#)

### *Leerlingenvervoer*

Toegang verloopt via de afdeling [leerlingenvervoer](#). Een aanvraag kan online worden ingediend. Er kan een aanvraag worden gedaan, als wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- Het kind kan niet zelfstandig naar school, door de afstand van huis naar (verder dan 6km), langdurige ziekte of een structurele beperking.
- De school is de dichtstbijzijnde, toegankelijke school vanaf het adres waar uw kind woon.
- De school sluit aan bij de gewenste geloofs- of levensovertuiging.
- De afstand naar school is 6 kilometer of meer.

Bij de vorm van vergoeding, wordt gekeken naar wat het meest passend is in de volgende volgorde:

- Een (gedeeltelijke) vergoeding voor reiskosten per fiets of openbaar vervoer
- Een (gedeeltelijke) vergoeding voor reiskosten per fiets of openbaar vervoer voor de begeleider, als het kind nog niet zelfstandig kan reizen;
- Een vergoeding van reiskosten voor het eigen vervoer per auto;
- Vervoer dat wordt geregeld door de gemeente (taxivervoer).

Men kijkt altijd naar de mogelijkheden die ouders of hun netwerk hebben om kinderen te begeleiden in het vervoer naar school. Het feit dat ouders werken wordt niet als reden gezien dat ouders geen begeleiding kunnen bieden.

Ouders betalen een eigen bijdrage als:

- Het gaat om leerlingenvervoer naar regulier basisonderwijs; en
- Het jaarinkomen van ouders in het peiljaar hoger is dan de inkomensgrens (op dit moment € 28.800).
- Als het kind naar een speciale school voor basisonderwijs gaat (SBO, valt onder regulier onderwijs), geldt dat de eigen bijdrage voor 25% wordt kwijtgescholden. Als meerdere kinderen uit het gezin naar een speciale school voor basisonderwijs gaan, wordt de eigen bijdrage voor het tweede, derde en volgende kind voor respectievelijk 25%, 50% en 75% kwijtgescholden.
- De eigen bijdrage is gebaseerd op de kosten van het vervoer voor de eerste 6 kilometer, waarvoor ouders in beginsel zelf verantwoordelijk zijn. Wanneer ouders een kilometervergoeding ontvangen voor het reizen met eigen auto, dan wordt de eigen bijdrage op de vergoeding ingehouden.

Voor de verdere spelregels, zie het [Vervoerreglement Jeugdwet & Leerlingen](#)

### *Participatiewet*

Wij hebben geen speciale regeling voor vervoer onder de Participatiewet. Over het algemeen zijn mensen in staat om zelfstandig te reizen en is ondersteuning in de vorm van taxivervoer niet nodig. Wanneer dit niet het geval is, is maatwerk mogelijk.



Inzake de Zorgverzekeringswet, het Reïntegratiebesluit en de Wet langdurige zorg is sprake van landelijke regelingen en zijn er geen verschillen op gemeenteniveau.