

# Onderzoek optimalisatie doelgroepenvervoer Holland Rijnland

Werkdocument 2: Huidige en toekomstige  
vervoerstromen regio  
Holland Rijnland



Cissonius  
Groep

maakt vervoer inzichtelijk

# Onderzoek optimalisatie doelgroepenvervoer Holland Rijnland

## Werkdocument 2: Huidige en toekomstige vervoerstromen regio Holland Rijnland

In opdracht van:  
Regio Holland Rijnland

31 januari 2014  
Nummer: 0008-R2-C



CISSONIUS  
Groep

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.3	Leeswijzer	4
2.	Werkzaamheden	
2.1	Scope onderzoek	5
2.2	Uitvraag gegevens	5
2.4	Respons	6
2.5	Verwerken gegevens	7
3.	Resultaten	
3.1	Kleinschalig openbaar vervoer (belbus en buurtbus)	8
3.2	Vraagafhankelijk vervoer (Regiotaxi)	8
3.3	WMO vervoer (Regiotaxi)	9
3.4	Leerlingenvervoer	11
3.5	AWBZ vervoer	13
3.6	WSW vervoer	14
3.7	Jeugdzorg en vervoer	15
4.	Verwachte trends en ontwikkelingen	19
Bijlagen		
A.	Overzicht gegevens van contactpersonen	

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Aanleiding voor het opstellen van het tweede werkdocument is antwoordt geven op de eerste onderzoeksvraag van het onderzoek naar optimalisatie van het doelgroepenvervoer in de regio Holland Rijnland. De eerste onderzoeksvraag is als volgt gedefinieerd:

1. Wat zijn de karakteristieken van vraag en aanbod (kleinschalig openbaar vervoer en doelgroepenvervoer) en welke ontwikkelingen zijn daarbij aan te merken?

In de volgende hoofdstukken wordt antwoord gegeven op de bovenstaande onderzoeksvraag.

## 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de werkzaamheden in de eerste fase beschreven. In hoofdstuk 3 worden de huidige volumes en de vervoerstromen van de diverse vervoersystemen weergegeven. In hoofdstuk 4 worden de verwachte trends en ontwikkelingen in beeld gebracht die mogelijk gevolgen hebben op de toekomstige volumes, vervoerstromen en kosten van het vervoer.

## 2. Werkzaamheden

### 2.1 Scope onderzoek

De scope van het eerste deel van de eerste onderzoeksvraag is om inzicht te krijgen in de huidige en toekomstige volumes en vervoerstromen van het kleinschalig openbaar vervoer, vraagafhankelijk openbaar vervoer (Regiotaxi), WMO vervoer (Regiotaxi), leerlingenvervoer, WSW vervoer, AWBZ vervoer en vervoer van jeugdzorg. Gekozen is om informatie te verkrijgen via contactpersonen van opdrachtgevers van het vervoer. Dit geldt niet voor het AWBZ vervoer en het vervoer van jeugdzorg. Voor deze twee vormen van vervoer hebben wij gebruik gemaakt van de beschikbare data bij gemeenten, deskresearch uitgevoerd en telefonisch informatie achterhaald.

### 2.2 Uitvraag van gegevens

Om een indruk te krijgen van de huidige volumes en vervoerstromen en inzicht te krijgen in andere relevante gegevens zijn vragen opgesteld. De vragen hebben betrekking op de volgende aspecten:

- aantallen reizigers/ cliënten;
- gebruik/ volume: aantallen reizigerskilometers, ritten, zones;
- de wijze van uitvoering van het vervoer/ systeemkenmerken;
- herkomsten en bestemmingen/ vervoerstromen;
- beschikbaar budget;
- werkelijke kosten van het vervoer en de eigen bijdrage van de reizigers;
- tarieven (zoals kostprijs per zone, rit, kilometer, dru's);
- aantal fte's of uren die de opdrachtgever besteedt aan beleid, inkoop en beheer van het vervoer;
- de vervoerder en de looptijden van de huidige contracten.

De vragen zijn via de mail gesteld aan contactpersonen van de opdrachtgevers van het vervoer. Deze contactgegevens van deze personen zijn door de opdrachtgever van het onderzoek beschikbaar gesteld.

Om vaart in het onderzoek te houden zijn de opdrachtgevers van het AWBZ vervoer en het vervoer van Jeugdzorg niet benaderd met vragen. Ervaring heeft geleerd dat dit een tijdrovende exercities is. De opdrachtgevers zijn omvangrijk, divers en meestal niet bereid of niet in staat om de vragen te beantwoorden. Daarom is gekozen om gebruik te maken van de informatie die de gemeenten beschikbaar hebben in de decentralisatiemonitor. Deze database geeft geen antwoord op alle

vragen maar is wel bruikbaar in combinatie met eventuele aannames voor het vervolg van het onderzoek.

## 2.3 Respons

Voor de verschillende vormen van vervoer zijn via de email vragen aan contactpersonen gesteld<sup>1</sup>. Om inzicht te geven in de respons wordt hieronder een onderscheid gemaakt naar de verschillende vormen van vervoer.

### *Openbaar Vervoer*

Op 27 november jl. zijn via de email aan een contactpersoon van de provincie Zuid-Holland vragen gesteld over het kleinschalig openbaar vervoer (belbus en buurtbus). Op 9 december jl. is een reminder gestuurd en op 11 december heeft de contactpersoon een reactie gegeven op de gestelde vragen. Niet alle vragen konden door het contactpersoon worden beantwoord. De vragen zijn inmiddels uitgezet bij Arriva. Tot op heden zijn deze vragen nog niet beantwoord.

### *Vraagafhankelijk openbaar vervoer en WMO vervoer (Regiotaxi)*

Bij de start van het onderzoek zijn de gegevens aangeleverd en zijn hiermee de meeste vragen beantwoord. Voor de aspecten 'beschikbaar budget' en 'aantal fte's of uren' zijn op 4 december jl. aanvullend nog vragen gesteld aan de contactpersonen WMO vervoer van de gemeenten. Niet alle contactpersonen hebben gereageerd of een antwoord kunnen geven. In het vervolg van het onderzoek zullen voor de ontbrekende gegevens aannames worden gedaan.

### *Leerlingenvervoer*

Op 27 november jl. zijn via de email aan contactpersonen gemeenten vragen gesteld over het leerlingenvervoer. In de maand december zijn diverse reminders via de mail verstuurd. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een aardig hoge respons. Alleen de gemeente Rijnwoude heeft geen gegevens aangeleverd en antwoord gegeven op de gestelde vragen. De gemeente Leiden en Leiderdorp hebben op een aantal vragen na twee reminders geen antwoord gegeven.

### *WSW vervoer*

Op 27 november jl. zijn via de email aan contactpersonen gemeenten vragen gesteld over het leerlingenvervoer. In de maand december zijn diverse reminders via de mail verstuurd. Alle contactpersonen bij de drie WSW bedrijven hebben uiteindelijk een reactie gegeven op de gestelde vragen. Niet alle gegevens zijn aangeleverd en niet alle vragen zijn beantwoord.

---

<sup>1</sup> De gemeenten Alphen aan den Rijn, Rijnwoude en Boskoop zijn per 1 januari 2014 gefuseerd. Dit betekent dat ook de gemeente Boskoop per 1 januari 2014 onderdeel wordt van de regio Holland Rijnland. De gegevens van de gemeente Boskoop zijn nog niet beschikbaar.

Voor het AWBZ vervoer en het vervoer van jeugdzorg zijn geen vragen uitgezet. Deze gegevens zijn verkregen uit de decentralisatiemonitor van gemeenten en deskresearch.

## **2.4 Verwerken van gegevens**

De belangrijkste gegevens verkregen uit de gestelde vragen, decentralisatiemonitor en deskresearch zijn verwerkt in een matrix en weergegeven in bijlage A. De gegevens die betrekking hebben op volumes (zoals aantallen reizigers, zones, ritten e.d.) en vervoerstromen worden weergegeven in hoofdstuk 3. De overige gegevens worden gebruikt bij het vervolg van het onderzoek.

## 3. Resultaten

### 3.1 Kleinschalig openbaar vervoer

In de regio Holland Rijnland worden twee vormen van kleinschalig openbaar vervoer aangeboden. Het betreft kleinschalig openbaar vervoer met een belbus en buurtbus. De belbus is een lijngebonden openbaar vervoer voorziening met dienstregeling die op afroep gaat rijden. Een buurtbus is een lijngebonden lokale openbaar vervoer verbinding met dienstregeling die door vrijwilligers wordt uitgevoerd.

Er worden twee belbussen in de regio Holland Rijnland aangeboden, namelijk lijn 510 Leiden - Oegstgeest en lijn 565 Alphen aan den Rijn – Zoetermeer. Tevens rijden twee buurtbussen in de regio, te weten lijn 722 Alphen aan den Rijn - Bodegraven en lijn 723 Oude Wetering - Lisse. Voor de belbussen en buurtbussen zijn tot op heden geen gegevens over gebruik/ volumes (zoals aantallen reizigers, reizigerskilometers, instappers e.d.) beschikbaar gesteld.

### 3.2 Vraagafhankelijk openbaar vervoer (Regiotaxi)

Het aantal ritten voor het vraagafhankelijk openbaar vervoer is 2.826 per maand en het aantal zones 9.862 per maand. Dit is een gemiddelde over de eerste zes maanden van 2013. Dit betekent een forse toename ten opzichte van vorig jaar. Deze vergelijking gaat niet helemaal op, omdat per 2013 de Rijnstreek gemeenten zijn aangesloten bij het vervoersysteem. Wanneer deze ritten en zones buiten beschouwing worden gelaten, dan is sprake van een stijging van ca. 9% ten opzichte van vorig jaar (zie ook management-informatie Regiotaxi Holland Rijnland, eerste halfjaar 2013).

Vraagafhankelijk openbaar vervoer (Regiotaxi)	Aantal reizigers per maand	Aantal ritten per maand	Aantal zones per maand (incl. opstapzone)
OV-algemeen	2.761	2.458	8.472
Sociale begeleiding	347	347	1.262
Deur-sterhaltevervoer	26	21	128
<b>Totaal</b>	<b>3.134</b>	<b>2.826</b>	<b>9.862</b>

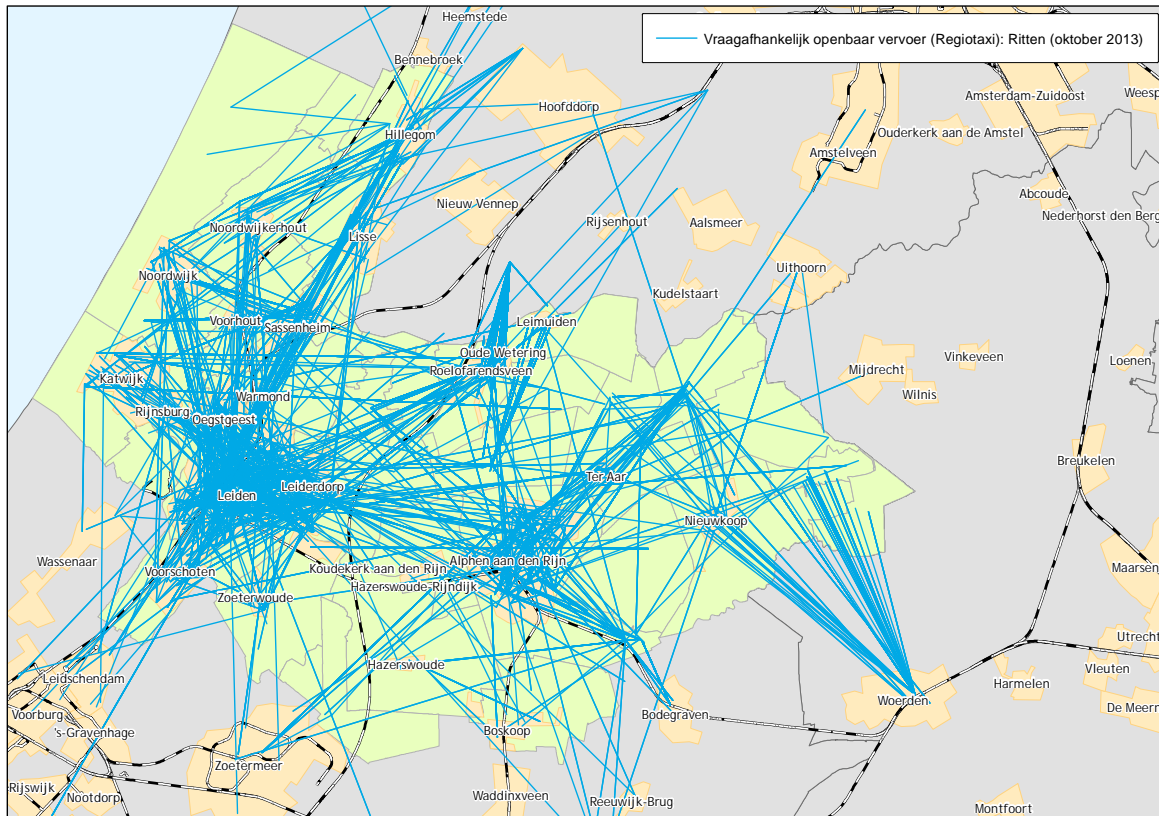
Tabel 3.1: Vervoervolume per maand (bron: management-informatie Regiotaxi Holland Rijnland, eerste half jaar 2013)

De volumes voor de sociale begeleiding hebben alleen betrekking op de Rijnstreek gemeenten. Het deur-sterhaltevervoer geldt alleen voor de kernen Nieuwkoop en Noord naar station Woerden v.v. en wordt pas vanaf 1 april 2013 aangeboden. Dit



vervoer is een vervanging voor de ontsluiting van de kernen Nieuwkoop en Noorden die voorheen met het reguliere openbaar vervoer werd aangeboden.

In kaart 3.2 zijn de herkomsten en bestemmingen te zien voor het vraagafhankelijke openbaar vervoer (Regiotaxi). Het vraagafhankelijk openbaar vervoer (Regiotaxi) betreft vaak incidentele ritten over de dag heen. Veel ritten hebben de grotere steden Leiden en Alphen aan den Rijn als herkomst of bestemming. Daarnaast worden relatief veel ritten gereden naar en van stations (bijvoorbeeld Woerden).



Kaart 3.2: Aantal ritten per maand (vervoerstromen vraagafhankelijk vervoer, Regiotaxi)<sup>2</sup>

### 3.3 WMO vervoer (Regiotaxi)

Het aantal personen met en vervoersindicatie is 16.593 en het gemiddeld aantal reizigers per maand is 32.139<sup>3</sup>. Dit is een gemiddelde over de eerste zes maanden van 2013. In tabel 3.3 wordt een onderverdeling gemaakt naar gemeente.

<sup>2</sup> De bron voor het maken van deze kaart zijn ritbestanden van de maand oktober 2013 gebaseerd op postcodes (vier cijfers en twee letters).

<sup>3</sup> Dit is exclusief de gemeente Boskoop die per 1 januari 2014 onderdeel is van de regio Holland Rijnland.

WMO vervoer (Regiotaxi)	Aantal personen met vervoers indicatie (pashouders)	Aantal reizigers per maand
Alphen aan den Rijn	1.814	3.835
Boskoop	-	-
Hillegom	1.041	2.024
Kaag & Braassem	761	1.352
Katwijk	993	1.152
Leiden	4.305	9.928
Leiderdorp	831	1.696
Lisse	855	1.529
Nieuwkoop	763	1.213
Noordwijk	1.092	1.926
Noordwijkerhout	772	1.488
Oegstgeest	571	995
Rijnwoude	411	829
Teylingen	1.296	2.414
Voorschoten	700	1.153
Zoeterwoude	388	606
<b>Totaal</b>	<b>16.593</b>	<b>32.139</b>

Tabel 3.3: Aantal pashouders en gemiddeld aantal reizigers per maand (eerste half jaar 2013)

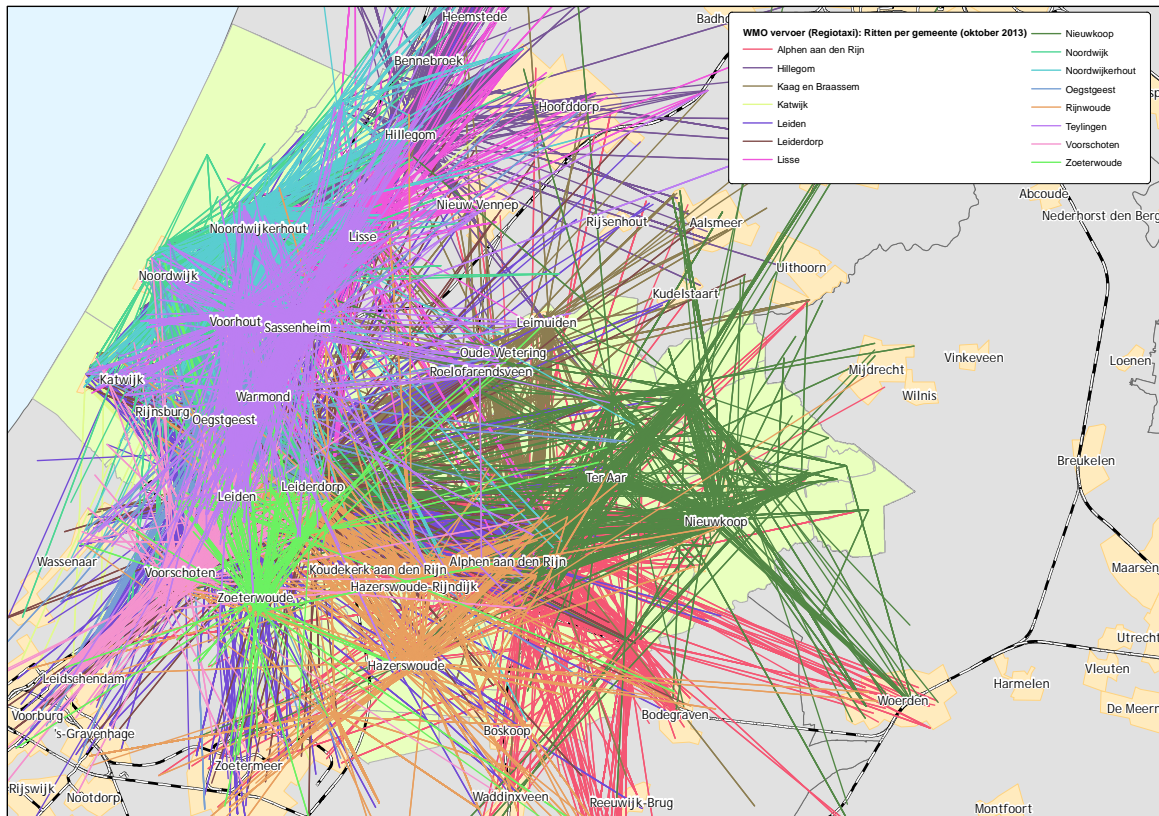
Het aantal gereden ritten is 28.221 en het aantal zones 87.061 per maand. Dit is een gemiddelde over de eerste zes maanden van 2013<sup>4</sup>. De ritten zijn vaak incidenteel en vinden over de gehele dag plaats. In tabel 3.4 wordt een onderverdeling gemaakt naar gemeente.

WMO vervoer	Aantal ritten per maand	Aantal gereisde zones per maand (incl. opstapzone)
Alphen aan den Rijn	3.706	10.621
Boskoop	-	-
Hillegom	1.866	6.551
Kaag & Braassem	1.202	4.473
Katwijk	940	3.130
Leiden	8.100	20.705
Leiderdorp	1.406	4.037
Lisse	1.396	4.863
Nieuwkoop	1.193	4.415
Noordwijk	1.801	5.676
Noordwijkerhout	1.342	4.815
Oegstgeest	838	2.695
Rijnwoude	783	2.884
Teylingen	2.158	6.957
Voorschoten	976	3.379
Zoeterwoude	516	1.859
<b>Totaal</b>	<b>28.221</b>	<b>87.061</b>

Tabel 3.4: Gemiddeld aantal Wmo ritten en zones per gemeenten per maand (eerste half jaar 2013)

<sup>4</sup> Dit is exclusief de gemeente Boskoop die per 1 januari 2014 onderdeel is van de regio Holland Rijnland.

In kaart 3.5 worden de vervoerstromen weergegeven van het WMO vervoer. Het WMO vervoer betreft vaak incidentele ritten over de dag heen. De bron voor het maken van deze kaart is het ritbestand van oktober 2013 en de herkomst en bestemmingen zijn weergegeven op basis van postcodes (vier cijfers en twee letters).



Kaart 3.5: Aantal ritten per maand (herkomsten en bestemmingen WMO vervoer, Regiotaxi)<sup>5</sup>

In kaart 3.5 is lastig te zien wat de belangrijkste herkomsten en bestemmingen zijn. Wel is uit de kaart op te maken dat bij Wmo-vervoer er relatief minder verplaatsingen naar de grote kernen zijn dan bij het regiotaxi (OV)-vervoer en meer verplaatsingen tussen de kleinere kernen. Uit ritbestanden blijkt dat bestemmingen zoals LUMC, Rijnland Ziekenhuis, Diaconessenhuis, verpleegtehuizen en winkelcentra relatief veel worden bediend.

### 3.4 Leerlingenvervoer

In onderstaande tabel 3.6 worden het aantal leerlingen per gemeente weergegeven die gebruik maken van georganiseerd vervoer. De aantallen zijn verkregen uit de in de email gestelde vragen en geleverde ritbestanden.

<sup>5</sup> De bron voor het maken van deze kaart zijn ritbestanden van de maand oktober 2013 gebaseerd op postcodes (vier cijfers en twee letters).

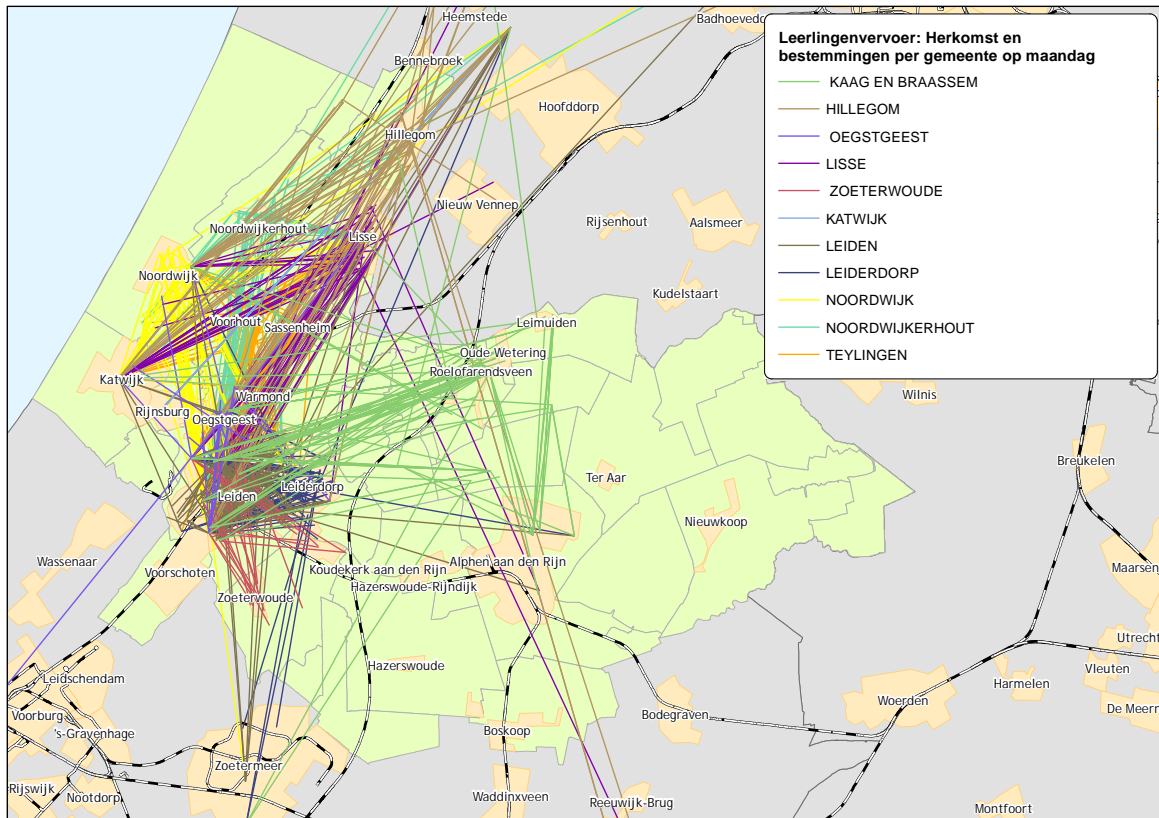
Leerlingenvervoer	Aantal leerlingen met georganiseerd vervoer
Alphen aan den Rijn	129
Boskoop	-
Hillegom	73
Kaag & Braassem	92
Katwijk	107
Leiden	147
Leiderdorp	70
Lisse	71
Nieuwkoop	107
Noordwijk	66
Noordwijkerhout	69
Oegstgeest	28
Rijnwoude	-
Teylingen	118
Voorschoten	44
Zoeterwoude	21
<b>Totaal</b>	<b>1.142</b>

Tabel 3.6: Aantal leerlingen die vervoerd worden met georganiseerd vervoer

Voor het georganiseerde leerlingenvervoer zijn per gemeenten de herkomsten en bestemmingen in kaart 3.7 weergegeven. De bron van deze herkomsten en bestemmingen zijn ritbestanden die gemeenten beschikbaar hebben gesteld. De ritbestanden betreffen de ritten van het begin van het huidige schooljaar (augustus/ september 2013). Het leerlingenvervoer wordt gekenmerkt door ritten met vaste vervoerpatronen (vaste samenstelling van bussen en tijdstippen). De meeste ritten vinden plaats tussen 's ochtends 7.30 uur en 8.30 uur en 's middags tussen 14.30 uur en 16.00 uur. Uitzondering is vaak de woensdagmiddag. Op woensdagmiddag vinden ritten vaak plaats tussen 12.00 uur en 13.00 uur. In kaart 3.7 is te zien dat een aantal ritten van en naar de regio Holland Rijnland plaatsvinden. Het betreffen scholen in Heemstede, Haarlem, Zoetermeer en Gouda. Arnhem, Enschede en Zutphen.

Een aantal gemeenten ontbreekt op de kaart. Voor de gemeenten Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop en Voorschoten zijn wel ritbestanden aangeleverd, maar zijn geen bestemmingen en/of postcodes vermeld. De ritbestanden van de gemeente Boskoop en Rijnwoude zijn nog niet ontvangen.





Kaart 3.7: Herkomst en bestemming leerlingenvoer per gemeenten

Uit de kaart valt op te maken dat ritten van het leerlingenvoer relatief langer zijn dan de ritten van ander doelgroepenvervoer. In vergelijking met andere regio's in Nederland zijn er vanuit regio Holland Rijnland relatief weinig ritten naar (ver) buiten de regio. Gelijk met het andere doelgroepenvervoer in de regio is een sterke oriëntatie op Leiden.

### 3.5 AWBZ vervoer

In tabel 3.8 worden het aantal extramurale cliënten weergegeven met een vervoersindicatie. In tabel 3.8 is te zien dat 1.495 cliënten een vervoersindicatie hebben en gebruik kunnen maken van vervoer van en naar dagbestedingen. Er zijn 300 cliënten met een indicatie lichamelijke handicap en 5 met een indicatie zintuigelijke handicap. Ervaring van eerder onderzoek leert dat dit de groepen zijn met per cliënt de hoogste vervoerkosten.

AWBZ vervoer	Aantal extramurale cliënten met een vervoersindicatie (ZIN/PGB)	waarvan Lichamelijke handicap (LG)	waarvan Psychiatrische aandoening/beperking (PSY)	waarvan Psycho geriatrische aandoening/beperking (PG)	waarvan Somatische aandoening/beperking (SOM)	waarvan Verstandelijke handicap (VG)	waarvan Zintuigelijke handicap (ZG)
Alphen aan den Rijn	170	35	10	60	45	20	0
Boskoop	40	5	5	10	15	5	0
Hillegom	55	10	5	15	10	15	0
Kaag & Braassem	55	15	0	15	15	10	0
Katwijk	160	35	15	40	45	20	5
Leiden	375	60	25	105	140	45	0
Leiderdorp	70	15	5	35	15	0	0
Lisse	60	15	0	15	15	15	0
Nieuwkoop	55	10	0	20	10	15	0
Noordwijk	75	10	0	25	25	15	0
Noordwijkerhout	50	10	5	15	15	5	0
Oegstgeest	30	5	0	15	10	0	0
Rijnwoude	40	15	5	10	5	5	0
Teylingen	120	30	15	30	30	15	0
Voorschoten	80	20	5	25	20	10	0
Zoeterwoude	60	15	5	20	15	5	0
<b>Totaal</b>	<b>1.495</b>	<b>305</b>	<b>100</b>	<b>455</b>	<b>430</b>	<b>200</b>	<b>5</b>

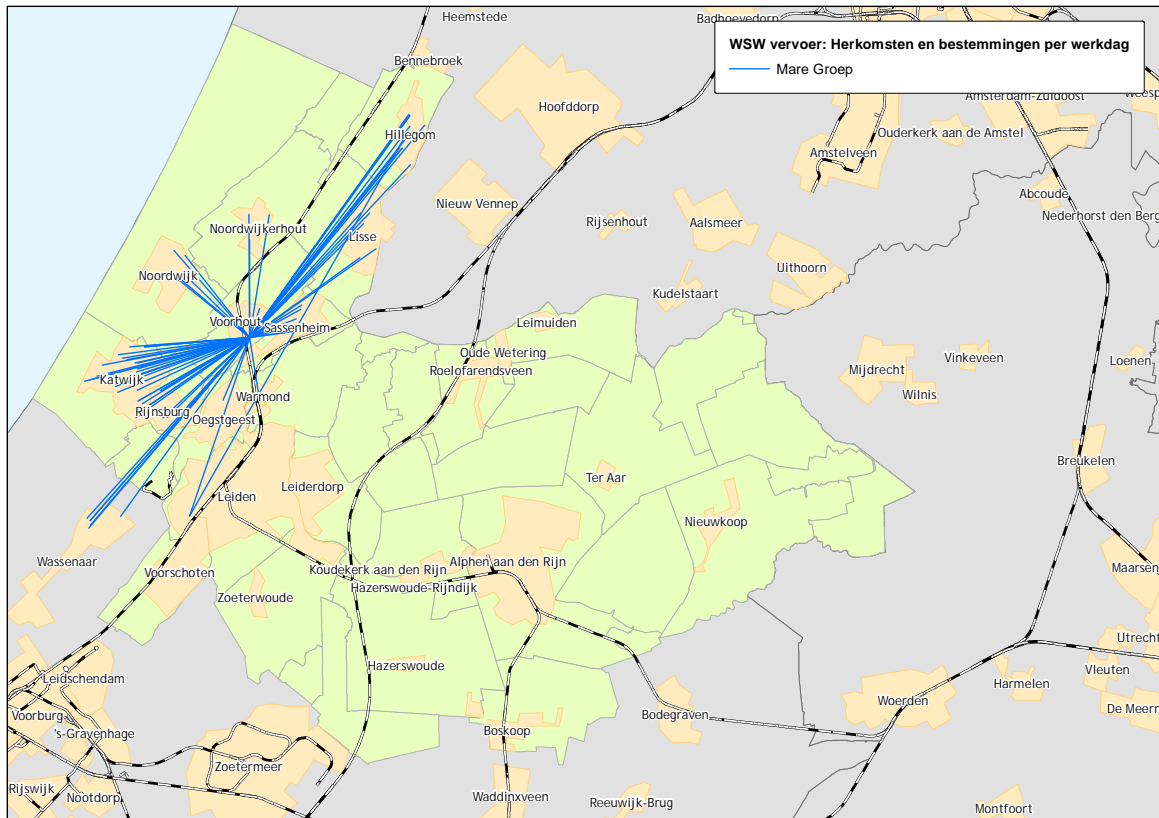
Tabel 3.8: Aantal extramurale cliënten met vervoersindicatie per gemeente naar grondslag/ type handicap (bron: decentralisatiemonitor, januari 2013)

Het AWBZ vervoer kenmerkt zich, evenals leerlingenvervoer, door ritten met vaste vervoerpatronen (vaste vervoerpatronen met vaste tijden). Meestal vindt het vervoer plaats tussen 's ochtends 9.00 uur en 10.00 uur en 's middags tussen 12.00 uur en 13.00 uur en 15.00 uur en 16.30 uur.

De vervoersstromen en het aantal vervoerbewegingen zijn niet beschikbaar of nog niet door CIZ of Vektis beschikbaar gesteld aan gemeenten.

### 3.6 WSW vervoer

Uit de vragen blijkt dat het WSW bedrijf Mare Groep ca. 70 medewerkers in dienst heeft die niet zelfstandig kunnen reizen en georganiseerd worden vervoerd. In de wintermaanden ligt het aantal hoger, namelijk 80 medewerkers. DZB en SWA Holland hebben momenteel 32 respectievelijk 45 medewerkers die georganiseerd worden vervoerd.



Kaart 3.9: Herkomsten en bestemmingen WSW vervoer (herkomsten en bestemmingen)

In kaart 3.9 zijn de herkomsten en bestemmingen van het WSW vervoer van de Mare Groep weergegeven. Het betreffen ook medewerkers die buiten de regio wonen (gemeente Wassenaar). De bestemming is vrijwel altijd de locatie van de Mare Groep in Voorhout. Een aantal medewerkers worden gedurende de dag vervoerd. Zij hebben andere werktijden. Het meeste vervoer vindt 's ochtends plaats tussen 7.30 uur en 8.30 uur en 's middags tussen 16.00 uur en 17.00 uur.

De herkomsten en bestemmingen van de WSW bedrijven SWA Holland en DZB ontbreken op de kaart. In het ritbestand van SWA Holland ontbreken postcodes en DZB heeft geen ritbestand beschikbaar gesteld.

### 3.7 Vervoer jeugdzorg

Volgens de concept-Jeugdwet worden gemeenten bestuurlijk en financieel verantwoordelijk voor de preventie, ondersteuning, hulp en zorg bij opgroeien en opvoeden en bij psychische problemen. De gemeenten worden daardoor verantwoordelijk voor verschillende vormen van ondersteuning, hulp en zorg die voorheen vielen onder:

- de provincie (de geïndiceerde jeugdzorg op basis van de Wet op de jeugdzorg);
- de AWBZ (jeugd-ggz, jeugd-verstandelijk beperkt, begeleiding, persoonlijke verzorging, kortdurend verblijf);

- de Zorgverzekeringswet (curatieve jeugd-ggz, dyslexiezorg), gesloten jeugdzorg (jeugdzorg plus), en de gedwongen zorg die in het kader van jeugdbescherming en jeugdreclassering wordt verleend.

De concept Jeugdwet zal jeugd definiëren als jongeren onder de achttien. Niet alle jeugdzorg zal overgaan naar gemeenten. Een deel van de zorg blijft achter in de AWBZ (bijvoorbeeld intramurale gehandicaptenzorg) en deel van de zorg uit de AWBZ wordt overgeheveld naar de Zvw (bijvoorbeeld delen van de functies persoonlijke verzorging, verpleging en behandeling).

Over vervoer van en naar jeugdzorg zijn weinig gegevens beschikbaar. Uit een telefonische inventarisatie blijkt de volgende vervoersituatie naar type jeugdzorg:

- jeugdbescherming: geen vervoersregeling;
- jeugdreclassering: vervoer wordt aangeboden via de Dienst Vervoer & Ondersteuning (DV&O)<sup>6</sup>;
- jeugdzorg Plus: vervoer wordt aangeboden via DV&O;
- jeugd hulpverlening: geen vervoersregeling;
- jeugd geestelijke gezondheidszorg: binnen GGZ is een gering aantal ritten, meestal komen cliënten op eigen kracht of worden gebracht;
- jeugd verstandelijke gezondheidszorg: vervoer van en naar dagbesteding van extramurale jeugdigen;
- jeugd lichamelijke gehandicaptenzorg: vervoer van en naar dagbesteding van extramurale jeugdigen.

### *Vervoer voor jeugd verstandelijke, geestelijke en lichamelijke gezondheidszorg*

Uit tabel 3.10 blijkt dat dit in regio Holland Rijnland om circa 400 jeugdigen gaat, bijna allemaal met een indicatie verstandelijke handicap. Deze cijfers zijn afkomstig uit de AWBZ cijfers beschikbaar gesteld door CIZ.

---

<sup>6</sup> De Dienst Vervoer & Ondersteuning is een uitvoerende dienst die valt onder de Dienst Justitiële Inrichtingen (DJI) van het ministerie van Veiligheid en Justitie.



Jeugdvervoer (AWBZ)	Aantal extramurale cliënten met een vervoersindicatie (ZIN/PGB)	waarvan Lichamelijke handicap (LG)	waarvan Psychiatrische aandoening/beperking (PSY)	waarvan Psycho geriatrische aandoening/beperking (PG)	waarvan Somatische aandoening/beperking (SOM)	waarvan Verstandelijke handicap (VG)	waarvan Zintuigelijke handicap (ZG)
Alphen aan den Rijn	65	5	0	0	0	60	0
Boskoop	5	0	0	0	0	5	0
Hillegom	20	0	0	0	0	20	0
Kaag & Braassem	10	0	0	0	0	10	0
Katwijk	55	5	0	0	0	50	0
Leiden	60	0	0	0	0	60	0
Leiderdorp	25	0	0	0	0	25	0
Lisse	15	0	0	0	0	15	0
Nieuwkoop	25	0	0	0	0	25	0
Noordwijk	15	0	0	0	0	15	0
Noordwijkerhout	15	0	0	0	0	15	0
Oegstgeest	10	0	0	0	0	10	0
Rijnwoude	10	0	0	0	0	10	0
Teylingen	35	0	0	0	0	35	0
Voorschoten	20	0	0	0	0	20	0
Zoeterwoude	15	0	0	0	0	15	0
<b>Totaal</b>	<b>400</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>390</b>	<b>0</b>

Tabel 3.10: Aantal extramurale kinderen met vervoersindicatie per gemeente naar grondslag/ type handicap (bron: decentralisatiemonitor, januari 2013)

Indicaties in het kader van de jeugdzorg worden toegekend door Bureau Jeugdzorg (BJZ). Hierover is navraag gedaan bij Bureau Jeugdzorg Haaglanden. Deze cijfers zijn nog niet aangeleverd, naar verwachting gaat het hier om een relatief gering aantal jeugdigen. Uit telefonische gesprekken met Bureau Jeugdzorg Den Haag en Zuid-Holland, MEE Utrecht en Amersfoort, Stade Advies, William Stikker Groep blijkt dat het niet gaat om grote vervoerstromen. Anders dan bij AWBZ worden voor vervoer van jeugdigen niet alleen voor dagbesteding, maar ook voor dagbehandeling kosten gemaakt.

### *Vervoer jeugdreclassering en jeugdzorg Plus*

Bij het vervoer van jeugdigen met een machtiging gesloten jeugdzorg wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van vervoer door ouders, gezinsvoogden of groepsleiders. Als dat niet kan of verantwoord is, dan maakt de instelling gebruik van de diensten van DV&O. Het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en DV&O hebben een convenant afgesloten met afspraken over de kwaliteit van het vervoer en de bekostiging. Onder het convenant vallen de volgende vervoersbewegingen:

- rechtsgangvervoer: het vervoer vanaf een jeugdzorgplus-locatie naar een beveiligde locatie bij de familiekamer en terug. Ook vervoer vanaf een politiebureau naar de rechtbank valt eronder.
- eerste plaatsing: het vervoer vanaf een politiebureau naar een instelling voor jeugdzorgplus.
- overplaatsing: het vervoer vanaf een jeugdzorgplus-locatie naar een andere jeugdzorgplus-locatie.
- crisisplaatsing: vervoer vanaf een politiebureau naar een jeugdzorgplus -locatie voor een onvoorziene (eerste) plaatsing of een onvoorziene overplaatsing wegens bijzondere omstandigheden.

DV&O vervoert jeugdigen alleen van de ene gesloten locatie naar de andere. Binnen Holland Rijnland is Forensisch Centrum Teylingereind een belangrijke gesloten voorziening, hier verblijven 92 jongeren. Vervoer van of naar huis of een open residentiële instelling (bijvoorbeeld provinciale jeugdzorg of jeugd-ggz) behoren niet tot de mogelijkheden. Sociaal-/medisch vervoer zoals bijvoorbeeld voor een bezoek aan een ziekenhuis, maar ook voor een intakegesprek in een vervolginstelling, valt niet onder de afspraken tussen het ministerie van VWS en DV&O.

Als na 1 januari 2015 een andere vervoerder wordt aangewezen, dan zal deze aan de kwaliteitseisen uit het kwaliteitskader (opgesteld door VWS en Jeugdzorg Nederland) moeten voldoen. De Inspectie Jeugdzorg houdt toezicht op de kwaliteit van het vervoer.

## 4. Verwachte trends en ontwikkelingen

Er is een aantal trends en ontwikkelingen te onderscheiden die van invloed zijn op doelgroepenvervoer en waarmee rekening gehouden moet worden bij het ontwikkelen van kansrijke oplossingen voor beleidseffectief en efficiënt uitvoeren en beheren van vervoer door de gemeenten in de regio Holland Rijnland. In dit hoofdstuk zullen we de belangrijkste trends kort omschrijven, ingaan op de impact van de trend op doelgroepenvervoer en ten slotte geven wij een inschatting van de omvang van de impact.

De impact van trends en ontwikkelingen is niet in harde cijfers te geven, hiervoor zijn er binnen deze trends en ontwikkelingen teveel onzekerheden en te sterke invloeden van externe factoren. Daarom geven wij onderstaand de impact op kwaliteit en kosten weer door middel van scores.

Score impact op kosten ( gebruik)		Score impact op kwaliteit	
Sterke verhoging (>20%)	↑↑	Sterke verslechtering	↓↓
Verhoging (+2% tot +20%)	↑	Verslechtering	↓
Gelijkblijvend (+2% tot -2%)	-	Gelijkblijvend	-
Vermindering (+2% tot +20%)	↓	Verbetering	↑
Sterke vermindering (> 20%)	↓↓	Sterke verbetering	↑↑

Hierbij moet opgemerkt worden dat sommige trend en ontwikkelingen nog dermate veel onzekerheden met zich meebrengen dat de richting van de ontwikkeling aan te geven is, maar de precieze omvang niet met zekerheid is te benoemen.

### Decentralisatie AWBZ en bezuinigingen op AWBZ vervoer

#### Beschrijving ontwikkeling

- Vanaf begin 2013 ontvangen zorgaanbieders aanmerkelijk minder vergoeding voor vervoerkosten. Naast circa een halvering van de normbedragen, kunnen instellingen niet meer door middel van nacalculatie overschrijdingen voor 75% terug ontvangen van het rijk. Zorginstellingen nemen vanaf begin 2013 massaal maatregelen om aan deze bezuinigingen tegemoet te komen.
- Zorgaanbieders nemen de volgende maatregelen om tegemoet te komen aan de bezuinigen:
  - Minder keuzevrijheid voor de cliënt;
  - Vragen van eigen bijdrage aan de cliënt om extra vervoerkosten te dekken;
  - Cliënten clusteren in het vervoer door hen op dezelfde dagen te vervoeren;
  - Verruimen de openingstijden van de dagbesteding;
  - Inzet van verwanten (ouders) van de cliënten voor vervoer;

- Beperken het aantal 'uitjes' en niet-noodzakelijke ritten;
- Het zelfstandig uitvoeren van het vervoer met vrijwilligers en met voertuigen in eigenbeheer.
- Andere maatregelen zijn: het kritisch bekijken van soloritten, het werken met opstapplaatsen, inzet van grotere bussen (meer dan 8-persoons) of het verruimen van de omrijmarges in het vervoer.
- Per 1 januari 2015 wordt begeleiding van extramurale cliënten (dagbesteding) gedecentraliseerd naar de gemeenten. Gemeenten worden dan ook verantwoordelijk voor het vervoer van en naar dagbesteding. Zij kunnen bepalen of zij zorg met of zonder vervoer inkopen.

### *Beschrijving impact van de trend/ontwikkeling*

- De forse bezuiniging op AWBZ-vervoer van en naar de dagbesteding die 1 januari 2013 zijn ingegaan, leidt tot grote tekorten op vervoer bij zorgaanbieders.
- De maatregelen van de zorgaanbieders beperken het tekort. Naar verwachting zijn de vervoervergoedingen bij overgang in 2015 naar de gemeente nog niet kostendekkend.
- De maatregelen van de zorgaanbieders leiden tot:
  - minder grote afstanden tussen woonadres en dagbestedingslocaties;
  - minder en kortere vervoerbewegingen;
  - meer combineren van cliënten in voertuigen;
  - grotere inzet van vrijwilligers en vormen van eigen vervoer.
- Decentralisatie van AWBZ naar gemeente leidt tot bundelingsmogelijkheden met overig doelgroepenvervoer;
- Decentralisatie zal leiden tot sterkere focus op het lokaal (of zelfs wijkgericht) voorzien in zorgvragen;
- In de toekomst zal zorg dichter in de buurt van de cliënt aangeboden worden, er wordt meer wijkgericht gewerkt.

### *Inschatting aard en omvang impact*

**Impact op kosten**



**Impact op kwaliteit**



- In Holland Rijnland vallen circa 21.700 personen onder de AWBZ, waarvan 2310 personen Begeleiding groep ontvangen.
- De bezuinigingen door zorgorganisaties de afgelopen jaren leiden tot een forse reductie in vervoerkosten. Het tekort van de vervoervergoedingen ten opzichte van werkelijke vervoerkosten bedraagt bij decentralisatie AWBZ begin 2015 naar schatting toch nog tussen de 10% en 30%.
- De decentralisatie naar de gemeenten leidt niet direct tot een kostenreductie. Op termijn, als het AWBZ vervoer beter wordt afgestemd op ander vervoer, is wel een kostenreductie mogelijk.

- Bestaande AWBZ cliënten houden in principe hun rechten tot eind 2015, dit beperkt de mogelijkheden van de gemeenten in de regio Holland Rijnland het eerste jaar sterk te sturen op kosten.
- De omvang van de kosten voor AWBZ vervoer is afhankelijk van of gemeenten zorg met- of zonder vervoer inkopen en of/hoe instellingen in het eerste geval eventuele tekorten doorberekenen.
- De keuze van de locatie van dagbesteding is bepalend voor de vervoerstroombaan die ontstaat. De afstand waarover iemand vervoerd moet worden, gekoppeld aan de mate waarin iemand samen met anderen vervoerd kan worden, bepalen voor een belangrijk deel de vervoerkosten. De trend dat dagbesteding dichterbij de woonplaats wordt georganiseerd zal in de toekomst tot een forse vermindering van kosten leiden.
- Wij gaan er van uit dat op termijn de kwaliteit van het vervoer voor cliënten afneemt, omdat hij/zij minder keuzemogelijkheden krijgt en/of minder snel een vervoerindicatie.

### **Extramuralisering: afbouw Zorg Zwaarte Pakket**

#### *Beschrijving trend/ontwikkeling*

- In de intramurale zorg zijn cliënten ingedeeld naar zorgzwaartepakket (ZZP). Grof gezegd; een hoger ZZP correspondeert met een zwaardere handicap. Het beleid van het kabinet Rutte II is erop gericht dat mensen langer zorg thuis kunnen ontvangen. In 2013 is hiermee een begin gemaakt door de lage ZZP's over te hevelen naar de WMO. De intramurale AWBZ-classes ZZP 1 en 2 vervielen per 1 januari 2013 voor nieuwe cliënten vanaf 23 jaar en worden omgezet in extramurale functies (hulp bij het huishouden, verpleging, verzorging en begeleiding). Volgens de plannen komt de komende jaren gefaseerd ook een deel van ZZP 3 en 4 onder de WMO te vallen.

#### *Beschrijving impact van de trend/ontwikkeling*

- Door deze ontwikkeling wonen meer mensen gespreid over de gemeente 'thuis' wonen en vallen onder de WMO verantwoordelijkheid van de gemeente.

#### *Inschatting aard en omvang impact*

Impact op kosten



Impact op kwaliteit



- Het aantal van de mensen die onder de Wmo (voorheen AWBZ-) verantwoordelijkheid van de gemeente komt te vallen zal hierdoor toenemen.
- De impact van deze maatregel wordt verminderd doordat een trend waarneembaar is dat mensen hoger worden geïndiceerd, waardoor zij binnen de intramurale zorg blijven vallen.

## Wet Passend onderwijs

### Beschrijving trend/ontwikkeling

- Vanaf 2014 is er een nieuw stelsel voor passend onderwijs. Dit verplicht scholen een passende onderwijsplek te bieden aan leerlingen die extra ondersteuning nodig hebben. Om aan hun zorgplicht te voldoen, gaan scholen samenwerken in regionaal ingedeelde samenwerkingsverbanden.

### Beschrijving impact van de trend/ontwikkeling

- De inzet van Passend Onderwijs is om voorzieningen dichterbij de buurt te realiseren. Dit leidt tot kortere afstanden, meer mogelijkheid voor eigen vervoer of brengen en halen door ouders.
- VNG stelt dat het de vraag is of deze inzet wordt gehaald, er zijn een aantal factoren waardoor de kosten van leerlingenvervoer onder het regime van het passend onderwijs verder kunnen oplopen.
  - De schaal van de samenwerkingsverbanden wordt groter. Het aantal samenwerkingsverbanden in het primair onderwijs daalt van 235 naar 76. Daardoor kunnen de afstanden die leerlingen moeten overbruggen groter worden.
  - Het nieuwe stelsel van passend onderwijs omvat een prikkel tot specialisatie. De kans bestaat dat scholen zich gaan specialiseren op een specifieke groep zorgleerlingen. Hoe meer scholen zich specialiseren, hoe groter de afstanden die moeten worden afgelegd.
  - De Wet kwaliteit van het speciaal onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs die in samenhang met de Wet passend onderwijs wordt ingevoerd leidt mogelijk tot meer stagevervoer, hetgeen onder leerlingenvervoer valt.

### Inschatting aard en omvang impact

Impact op kosten



Impact op kwaliteit



- De ontwikkelingen in het kader van de wet Passend onderwijs zijn nog in ontwikkeling, kwantificering van de impact is niet 'hard' te geven. Er is een samenwerkingsverband opgezet binnen de regio Holland Rijnland om de transitie verder vorm te geven.
- Op termijn zou een grondige hervorming van het speciaal onderwijs kunnen leiden tot een forse kostenreductie (indicatief tussen de 20% en 50%).
- Het zijn de scholen die leidend zijn in de hervormingen in het kader van Passend Onderwijs. De kosten voor vervoer liggen bij de gemeenten, niet de scholen. Een aandachtspunt voor gemeenten is dat dit voor scholen geen sterke prikkel is om te sturen op woon-schoolafstand, hierdoor wordt het

potentiële effect verminderd.

- Deze besparing wordt behaald door kortere ritten, minder ritten doordat meer overgelaten wordt aan de ouders en eigen kracht, mogelijk stopzetten van religieus gebonden vergoedingen voor leerlingvervoer, inzet grotere bussen.

## Versterking zelfredzaamheid

### Beschrijving trend/ontwikkeling

- Versterking van de eigen kracht van mensen is onderdeel van WMO nieuwe stijl en komt ook terug in de WSW en AWBZ. Er zal meer worden uitgegaan van de eigen kracht van de burger, eigen vervoermogelijkheden worden gestimuleerd.
- Het gebruik van de speciale vervoervoorziening kan worden teruggebracht door in te zetten op training, begeleiding en informatieverstrekking aan cliënten om hen meer gebruik te laten maken van reguliere vervoermogelijkheden. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld 'Mee op weg'.
- De trend meer zorg lokaal aan te bieden versterkt het nut mensen te begeleiden en trainen in gebruik van eigen vervoermiddelen en inzet van eigen sociaal netwerk.

### Beschrijving impact van de trend/ontwikkeling

- Ervaringen bij diverse sociale werkvoorzieningen laten zien dat door training, begeleiding en informatie het gebruik van speciale collectieve voorzieningen fors %) kan worden teruggebracht.
- Naar verwachting kunnen bij Wmo vervoer en met name AWBZ vervoer niet dergelijke forse resultaten worden geboekt. Vooral een groot deel van de AWBZ cliënten heeft een te zware beperking om vanuit eigen kracht te reizen.
- Versterken van eigen kracht draagt naast het reduceren van kosten ook bij aan de kwaliteit van de zorg voor cliënten. Het je kunnen verplaatsen is een belangrijke voorwaarde voor het kunnen participeren in de samenleving.

### Inschatting aard en omvang impact

Impact op kosten



Impact op kwaliteit



- Bij enkele sociale werkvoorzieningen heeft training, begeleiding en informatieverstrekking het gebruik van het collectief vervoer met circa 90% doen afnemen.
- Deze effecten zijn niet te behalen bij de andere vormen van doelgroepenvervoer. Een ruwe inschatting van de afname van de vraag naar speciale vervoervoorzieningen op langere termijn is tussen de 5% en 30%.

## Budgetten onder druk

### Beschrijving trend

- Openbaar vervoer, AWBZ-vervoer, leerlingenvervoer en andere vormen van collectief vervoer hebben te maken met bezuinigingen op budgetten. Gemeenten zijn bijvoorbeeld al strenger aan het indiceren op het WMO-vervoer en toegang tot gesubsidieerd leerlingenvervoer. Ook de budgetten van het openbaar vervoer bij provincies en kaderwetgebieden staan onder druk. Jaarlijks wordt ongeveer 5% bezuinigd op het landelijke budget van de Brede Doeluitkering (BDU).

### Beschrijving impact van de trend/ontwikkeling

- Binnen het openbaar vervoer wordt soms kosten efficiency verhoogd door lijnen meer 'gestrekt' te maken. Recent onderzoek laat zien dat ondanks de maatregelen om het OV toegankelijker te maken mensen met een mobiliteitsbeperking hier minder gebruik van maken.
- De laatste jaren hebben de kostenontwikkelingen in het leerlingenvervoer veel gemeenten genoopt om de maximale kilometergrens van 6 kilometer in te voeren.
- Meerdere regio's in Nederland zijn zich aan het oriënteren op bundelingsmogelijkheden in het doelgroepenvervoer om in de toekomst op kosten van het doelgroepenvervoer te kunnen sturen.
- Vanwege de krimpende budgetten hebben opdrachtgevers sterker prijs te betrekken in aanbestedingen. Dit kan leiden tot een achteruitgang van kwaliteit van vervoer.

### Inschatting aard en omvang impact

Impact op kosten



Impact op kwaliteit



- De krimpende budgetten zullen gemeenten en andere stakeholders dwingen maatregelen te nemen kosten te reduceren. Dit zal leiden tot afname van de omvang van doelgroepenvervoer, tot minder keuzevrijheid voor de reiziger met een beperking en mindere kwaliteit.

## Demografische trends

### Beschrijving trend

- In Holland Rijnland groeit het bevolkingsaantal tot 2030;
- Het aantal en percentage ouderen stijgt (vergrijzing);
- Er komen steeds meer eenpersoonshuishoudens die ouder zijn dan 75 jaar.



### *Beschrijving impact van de trend/ontwikkeling*

- Er zal een grotere groep oudere en kwetsbare mensen zijn die steeds vaker een beroep willen doen op vervoer.
- Er zijn steeds meer gepensioneerden die nog een bijdrage aan de samenleving kunnen en willen geven, bijvoorbeeld door in vrijwilligersvervoer als chauffeur te werken.

### *Inschatting aard en omvang impact*

**Impact op kosten****Impact op kwaliteit**

- Uit Marktanalyse 2013-2014 (juni 2013, regio Holland Rijnland, Provincie Zuid Holland en de zorgkantoren van Zorg en Zekerheid) blijkt dat Holland Rijnland groeiregio blijft.
- De leeftijdsgroep 0-20 jaar neemt naar verwachting licht af. De groep 65-plus neemt toe van 47.000 in 2013 naar 67.000 in 2030 en de groep 75+ neemt toe van 35.000 naar 67.000 in 2030 (cijfers over Zuid-Holland Noord).
- Door toename van het aantal ouderen en mensen met een beperking zullen de vervoervoorzieningen daarvoor toenemen en kan de kwaliteit toenemen.

## **Verbetering toegankelijkheid openbaar vervoer**

### *Beschrijving trend/ontwikkeling*

- De afgelopen decennia is door overheden fors geïnvesteerd in het toegankelijk maken van trein- en busstations en bushaltes. In Zuid-Holland Noord zijn circa 50% van de haltes toegankelijk voor rolstoelen. Tevens hebben OV-autoriteiten gedurende de aanbesteding van het openbaar vervoer toegankelijkheidseisen aan voertuigen gesteld. Door deze investeringen kunnen in theorie steeds meer doelgroepen gebruik maken van het openbaar vervoer.

### *Beschrijving impact van de trend/ontwikkeling*

- Zoals hiervoor beschreven blijkt uit recent onderzoek dat het openbaar vervoer technischer toegankelijker is geworden maar er nog steeds 'zachte' drempels zijn zoals, angst en snelheid waardoor doelgroepen hier niet meer gebruik van zijn gaan maken. Uit de proef van de provincie voor Vrij reizen Wmo (2009) blijkt dat 40% van de Wmo-ers al af en toe met het OV reist. Door de proef zijn 15% van de Wmo-ers de bus gaan gebruiken terwijl ze dat voorheen niet deden.
- De bussen en treinen in de Holland Rijnland zijn inmiddels geheel toegankelijk.

### *Inschatting aard en omvang impact*

**Impact op kosten****Impact op kwaliteit**

- De impact van alleen de verbeterde fysieke toegankelijkheid van stations/bushaltes en bussen/treinen is relatief gering. In combinatie met strengere indicatiestelling, prijsbeleid (OV goedkoper dan regiotaxi) en hulp bij reizen met het OV kan het gebruik van OV toenemen en beroep op doelgroepenvervoer afnemen.

### **WSW en Wajong in participatiewet**

#### *Beschrijving trend/ontwikkeling*

- In de Participatiewet voegt het kabinet de Wet Werk en Bijstand, de Wet Sociale Werkvoorziening en een deel van de Wajong samen. De wet moet nog verder worden uitgewerkt. Uitgangspunt van de wet is meer mensen te laten participeren. Hiervoor moet bijvoorbeeld in de toekomst bij grote werkgevers 5 % van het personeelsbestand bestaan uit mensen met een arbeidshandicap. Voor vervoer zijn de gevolgen nog niet bekend. Naar verwachting zullen meer mensen in de directe omgeving aan de slag gaan.

#### *Beschrijving impact van de trend/ontwikkeling*

- Deze ontwikkeling zal leiden tot minder speciaal vervoer en kortere ritten. Mensen zullen door meer werk dichterbij eerder met eigen vervoer naar het werk kunnen.

### *Inschatting aard en omvang impact*

**Impact op kosten****Impact op kwaliteit**

- Op plaatsen waar het speciaal SW vervoer al fors is teruggebracht zal de wet getalsmatig weinig effect hebben (er is al niet veel SW-vervoer). SW bedrijven die nog niet op vervoer hebben gestuurd, kunnen nog wel een aanzienlijke winst behalen.

### **Lokale initiatieven door vrijwilligers**

#### *Beschrijving trend*

- Lokale initiatieven zijn informele vervoersvormen die door particulieren (vrijwilligers) worden opgezet. Deze vraagafhankelijk vervoerssystemen ontstaan steeds meer doordat bestaande systemen niet meer aan de vraag van bepaalde doelgroepen en/ of cliënten kan voldoen. Door bezuinigingen op

vervoer en het opheffen van collectieve voorzieningen moeten langere afstanden worden afgelegd. In Holland Rijnland zijn al enkele voorbeelden van dit soort lokale initiatieven: Belbus Katwijk, Sterbus Leiden, Dorpsbus Oegstgeest, BoodschappenPlusBus in Alphen aan den Rijn en in Kaag en Brasem rijdt buurtbus lijn 723 en de Combibus.

### *Beschrijving impact van de trend/ontwikkeling*

- De toename van vervoervormen aan de onderkant van de openbaar vervoer markt zorgt dat de doelgroepen steeds meer openbaar vervoer alternatieven hebben die redelijk aansluiten bij hun kenmerken.
- Groter gebruik lokale initiatieven kan resulteren in verminderde vraag naar doelgroepenvervoer.
- Ook het aantal buurtbussen (vaste dienstregeling) neemt de laatste jaren toe als vervanging van vaste buslijnen.
- Grotere inzet van lokale initiatieven sluit goed aan bij de trend zorg meer lokaal aan te bieden.

### *Inschatting aard en omvang impact*

Impact op kosten



Impact op kwaliteit



- Grotere inzet van vrijwilligersvervoer leidt tot kostenreductie. Vrijwilligersvervoer vervoert tegen lagere kosten en grotere combinatiegraden zijn mogelijk.
- Door de toename van lokale initiatieven zal het totale vervoervolume eerder toenemen dan afnemen.
- Vrijwilligersvervoer wordt meestal hoog gewaardeerd en biedt de doelgroepenvervoer meer mogelijkheden te reizen. (Wel zijn waarborgen voor kwaliteit en continuïteit belangrijk).

## **Invoering Jeugdwet**

### *Beschrijving trend/ontwikkeling*

- De Jeugdwet regelt de overheveling van alle jeugdhulp naar gemeenten, waardoor zij zowel bestuurlijk als financieel verantwoordelijk worden voor de uitvoering. In het nieuwe stelsel krijgen de gemeenten de verantwoordelijkheid voor alle vormen van jeugdhulp en de uitvoering van kinderschermingsmaatregelen en jeugdreclassering. Het aanbieden van vervoer is ook één van de verantwoordelijkheden die naar de gemeenten worden overgedragen.
- Een opdeling van vervoer per soort jeugdzorg volgt hier onder.

Soort zorg	Vervoer
Jeugdbescherming	Geen vervoerregeling
Jeugdreclassering	Vervoer via DV&O
Jeugdzorg Plus	Vervoer via DV&O
Jeugd hulpverlening	Geen vervoerregeling
Jeugd geestelijke gezondheidszorg	Binnen GGZ is een gering aantal ritten, meestal komen cliënten op eigen kracht of worden gebracht
Jeugd verstandelijke gezondheidszorg	Vervoer van en naar dagbesteding van extramurale jeugdigen
Jeugd lichamelijke gehandicaptenzorg	Vervoer van en naar dagbesteding van extramurale jeugdigen

### *Beschrijving impact van de trend/ontwikkeling*

- Navraag bij Bureau Jeugdzorg en Stichting MEE geeft aan dat het niet om grote groepen gaat die vanuit Jeugdzorg met collectief vervoer worden vervoerd.
- De overheveling zal geen grote gevolgen hebben voor het vervoer van jeugdige delinquenten van en naar huis en reclassering.
- Bundelingsmogelijkheden met andere vormen van doelgroepenvervoer zijn gering van omvang.

### *Inschatting aard en omvang impact*

Impact op kosten

-

Impact op kwaliteit

-

- Indien gemeenten voor doelgroepenvervoer in de toekomst een professionele beheerorganisatie opzetten kan overheveling geringe kosten en kwaliteitsverbetering opleveren.

## Trend-doelgroep-impact matrix

Trend	Doelgroepenvervoer waar trend invloed op heeft	Impact op kosten	Impact op kwaliteit
Decentralisatie AWBZ en bezuinigingen op AWBZ vervoer	AWBZ vervoer	↓↓	↓
Extramuralisering: afbouw Zorg Zwaarte Pakket	AWBZ vervoer	↑	-
Wet Passend onderwijs	Leerlingenvervoer	↓	↑
Versterking zelfredzaamheid	Alle	↓↓	↑↑
Budgetten onder druk	Alle	↓	↓
Demografische trends	Alle	↑↑	↑
Verbetering toegankelijkheid openbaar vervoer	Alle	↓	↑
WSW en Wajong in participatiewet	WSW vervoer	↓	↑
Lokale initiatieven door vrijwilligers	Alle	↓↓	↑
Invoering Jeugdwet	Jeugdvervoer	-	-

De hiervoor beschreven ontwikkelingen sluiten aan op het onderzoek 'Krachten bundelen voor een toekomst vast doelgroepenvervoer en OV' wat recent is uitgevoerd door het ministerie van VWS. Het onderzoek geeft van de verschillende regelingen binnen het doelgroepenvervoer de relevante kenmerken, de huidige omvang en een kwalitatieve inschatting van het toekomstig gebruik.

<b>Wettelijke regeling</b>	<b>Huidige aantal geïndiceerden</b>	<b>Toekomstig gebruik doelgroepenvervoer</b>
Wmo	600.000	-
Valys	428.000, waarvan 171.000 actief	-
Awbz	80.000	--
Zittend Ziekenvervoer	115.000	+
WSW	20.000	--
WIA	60.000	0
Leerlingenvervoer	81.000	0

*Tabel 4.1 ; huidige omvang en verwacht toekomstig gebruik doelgroepenvervoer (landelijk), Bron; Kamerbrief 5 juli 2013, Visie doelgroepenvervoer/Valys (126275-105688-DMO)*

Conclusie van dit landelijke onderzoek is dat voor (vrijwel) alle vormen van doelgroepenvervoer geldt dat de demografische en maatschappelijke ontwikkelingen zullen leiden tot een (autonome) toename van de vraag naar (collectief) vervoer. De ontwikkelingen in (beleid ten aanzien van) zorg en maatschappelijke ondersteuning zullen er juist impliciet of expliciet voor zorgen dat er minder gebruik gemaakt gaat worden van het (collectief) vervoer.

## Bijlagen

## Bijlage A: Overzicht gegevens inventarisatie







Cissonius  
Groep

Vossenlaan 81  
6531 SG Nijmegen