

———— Een tekort aan chauffeurs, busjes die te laat komen en een wirwar aan contracten. Het zorgvervoer staat in sommige delen van het land muurvast. Beter en toegankelijker openbaar vervoer lijkt de heilige graal. Maar ook gemeenten kunnen meer doen om kwetsbare inwoners op weg te helpen.

De hobbels van het Wmo-vervoer

Busje komt zo ... of niet

Wie denkt aan Wmo-vervoer, denkt snel aan deeltijdtaxi's met ouderen. Maar het 'doelgroepenvervoer', zoals het totaal aan zorgvervoer wordt genoemd, is veel breder dan dat, zegt Lisette de Lijster de Raadt. Zij is voorzitter van de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN). Ruim 60 procent van de gemeenten is aangesloten bij deze organisatie van opdrachtgevers. Volgens De Lijster de Raadt gaat doelgroepenvervoer om alle inwoners die niet zelfstandig van A naar B kunnen reizen, bijvoorbeeld vanwege hun beperking. Een tripje kan 'sociaalrecreatieve' doeleinden hebben, zoals op visite gaan bij een vriend of een bezoek aan de bioscoop. Maar het kan ook gaan om dagbestedingsvervoer, waarbij de cliënt op vaste dagen en tijden reist van de woning naar de dagbestedingslocatie. Ondanks hier en daar wat incidenten gaat het op de meeste plekken goed, constateert Bertho Eckhardt. Al meer dan tien jaar is hij voorzitter van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), de branchevereniging voor het beroepsopenbaar vervoer. 'Als de afspraken met gemeenten eenmaal staan, lopen ze over het algemeen goed', zegt hij. Dat gebeurt echter niet overal, stelt Deborah Lauria. Zij is bestuurslid bij Zorgbe-

lang Nederland, een koepelorganisatie die de belangen van zorgvragers behartigt. Het valt Lauria op dat kleinere gemeenten het Wmo-vervoer doorgaans beter organiseren. Ze vermoedt dat dit komt door de schaal. 'Kleinere afstanden zijn makkelijker te organiseren', verklaart ze.

VERTRAGING

Maar ook kleinere gemeenten kampen met het grootste landelijke probleem: het gebrek aan chauffeurs. 'Dat is bijna altijd de reden waarom busjes te laat komen', licht Eckhardt toe. 'Door het personeelstekort moeten bepaalde ritten worden gecombineerd; dat verhoogt het risico op vertraging. Onze chauffeurs kunnen soms noodgedwongen afspraken niet nakomen.'

Wat het extra ingewikkeld maakt, is dat de sector op zoek is naar een bepaald type chauffeur. 'Het is niet alleen in een busje rijden', vertelt Eckhardt. 'Het vergt ook sociale vaardigheden. Je moet bijvoorbeeld mensen helpen die slecht ter been zijn of psychische klachten hebben.' Het zijn deze gepassioneerde chauffeurs die door inzetten op de handen worden gedragen, beaamt Lauria: 'Cliënten waarderen het enorm als iemand ervoor zorgt dat zij de dingen kunnen doen die ze willen doen.' Tekorten betekenen genoeg nemen met minder. Lauria signaleert dat niet altijd de meest gekwalificeerde bestuurders achter het stuur zitten. 'We horen geregeld klachten over chagrijnige, ongeduldige en on-

riendelijke chauffeurs. Anderen zijn slecht bereikbaar, wat mogelijk te maken heeft met de werkdruk.' Dat leidt weleens tot fouten. Denk aan mindervalide inwoners die worden opgehaald met een vervoersmiddel waar geen rolstoel in past. De enorme druk herkent De Lijster de Raadt. 'Het werk begint soms al om zes uur 's ochtends en gaat door tot in de late uren; zeven dagen in de week en alle dagen van het jaar. Iedereen wil immers altijd en overal mobiel zijn. Dat vraagt veel van vervoerders.'

VERSNIPPERING

Een ander groot knelpunt is de grote verscheidenheid aan vervoer. Er is sociaalrecreatief vervoer, dagbestedingsvervoer, leerlingvervoer, participatievervoer, sociale werkplaatsvervoer. Met allemaal losse contracten, waardoor busjes niet efficiënt worden ingezet. De Lijster de Raadt: 'Vervoerders met verschillende contracten reizen soms naast elkaar op dezelfde trajecten.' De VDVN-voorzitter noemt als oorzaak overlappende wet- en regelgeving. 'Doelgroepenvervoer valt onder de Jeugdwet, Wmo 2015, Participatiewet en de Wet passend onderwijs. Het ministerie van VWS en gemeenten gaan over het doelgroepenvervoer, terwijl provincies en het ministerie van Infrastructuur verantwoordelijk zijn voor het regionale openbaar vervoer. Beide moeten goed op elkaar aansluiten, maar dat is vaak niet het geval.' Dat kan tot merkwaardige situaties leiden,

'Iedereen wil altijd en overal mobiel zijn; dat vraagt veel van vervoerders'



Een chauffeur moet ook mensen helpen die slecht ter been zijn

ziet Lauria. 'In Amsterdam mogen cliënten tot 25 kilometer van het huisadres reizen. Voor langere afstanden moeten ze gebruikmaken van het regiovervoer. Maar bij tijdelijke omleidingen door werkzaamheden komen sommige ritten boven de 25 kilometer uit. Hierdoor worden inwoners doorverwezen naar een ander vervoersbedrijf, met een compleet ander boekingsstelsel.' Files zijn al helemaal een ramp. De spits is volgens Lauria de grootste boosdoener: 'Regelmatig komen mensen anderhalf tot twee uur te laat, terwijl maximaal vijftien minuten later of eerder is toegestaan.' Bij het deelvervoer, waarbij cliënten met meerdere passagiers samenzitten, moeten sommigen heel lang in de auto zitten voor een relatief korte afstand. Wat Lauria betreft is

er veel winst te behalen in het slimmer organiseren van routes. 'Maar dat is zeker geen gemakkelijke opgave.' Dat alles moet ook op een duurzame manier. Voor overheidsopdrachten zijn gemeenten tot 2025 verplicht om minimaal 38,5 procent milieuvriendelijke voertuigen aan te schaffen. Van 2026 tot 2030 mogen alleen nog voertuigen zonder emissies worden uitgevraagd bij een aanbesteding. Enkele gemeenten hebben zich zelfs geëngelijkt aan 100 procent zero-emissie in 2025.

FORSE STAPPEN

Er gebeurt veel op milieugebied. De afgelopen jaren is het gebruik van elektrische voertuigen aanzienlijk toegenomen. Maar uitgerekend de rolstoel-

taxibus lijkt achter te blijven in deze ontwikkeling, blijkt uit de meest recente cijfers van het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM). Dat heeft mogelijk te maken met de beschikbaarheid, actieradius en het gewicht van dit type voertuig. Op dit moment is een kleine 20 procent van de bussen elektrisch. Om de 100 procent te bereiken, moeten er 'nog forse stappen' worden gezet, geeft De Lijster de Raadt toe. Tot die tijd moet het wel mogelijk zijn auto's op te laden. 'Als er vanwege netcongestie tussen 16:00 uur en 18:00 uur geen gebruik kan worden gemaakt van laadpalen, heeft dat een enorme invloed op de kwaliteit van deze Wmo-voorziening', waarschuwt De Lijster de Raadt. De beperkte laadcapaciteit is een doorn in het ▶

'Als je veel belooft, maar het niet waar kunt maken, raken mensen teleurgesteld'

oog van de vervoerdersbranche. 'Niet een centrale ligging, maar de mogelijkheid om auto's op te laden is doorslaggevend in de keuze voor vervoersbedrijven om zich ergens te vestigen', zegt Eckhardt. 'Liever wat verder reizen dan geen toegang tot laadpalen. Maar daardoor moeten mensen soms wel langer wachten.' Bovendien zorgt de elektrificatie van het wagenpark voor nieuwe problemen. Eckhardt: 'De accu's maken de voertuigen zwaarder. Als er vervolgens passagiers in rolstoelen mee vervoerd moeten worden, komen de bussen in een andere gewichtsklasse terecht. Uitsluitend chauffeurs met bepaalde rijbewijzen mogen die besturen. Die moeten de vervoersbedrijven dan wel eerst vinden.'

PRIJSKAARTJE

Zo'n transitie naar duurzaamheid heeft een prijskaartje. Een aanzienlijk deel van zorgvervoerders is financieel ongezond. Maar liefst 45 procent van de bedrijven behaalt een negatief resultaat. Het AIM trekt aan de bel: zonder bijsturen kunnen er in de toekomst 'continuïteitsproblemen' ontstaan. Daar komt de vergrijzing nog bij. Op dit moment maken ongeveer één miljoen mensen gebruik van zorgvervoer. Naar verwachting zal dat aantal toenemen tot 1,3 miljoen mensen in 2030, een stijging van 30 procent. De KNV-voorzitter heeft oog voor deze demografische ontwikkeling, maar ziet momenteel een grotere dreiging. De afgelopen negen maanden merken zorgvervoerders een enorme toestroom van kinderen en jongeren. 'Mondige ouders cisen steeds vaker dat hun kind recht heeft op leerlingenvervoer', zegt Eckhardt. Hij adviseert gemeenten om daar kritisch naar

te kijken. 'Voor kinderen die naar het speciaal onderwijs gaan, is zorgvervoer zeker noodzakelijk, maar in veel andere gevallen is het openbaar vervoer een hartstikke goed alternatief.'

Dat er veel meer moet worden ingezet op openbaar vervoer, onderschrijven De Lijster de Raad en Lauria. 'Het is nooit de bedoeling geweest om iedereen in aparte busjes te laten reizen. Bovendien wordt daardoor het fileprobleem alleen maar erger', zegt De Lijster de Raad. Maar dan moet het openbaar vervoer wel een stuk toegankelijker, voegt Lauria toe. 'Het reguliere openbaar vervoer voldoet nog niet aan alle criteria. Bussen, metro's en trams kunnen ontoegankelijk zijn voor bijvoorbeeld blinden en rolstoelgebruikers. De stoep bij haltes heeft zelden dezelfde hoogte als de opstap van een bus of tram.' 'Dan kan de vervoerder het intern goed organiseren. Dat is niet alleen efficiënter, maar deels ook de oplossing voor het tekort aan chauffeurs.' Den Haag lijkt die lijn te volgen. De Tweede Kamer wil voorkomen dat door losse aanbestedingen chauffeurs maar enkele uren per dag kunnen werken. Het 'integraal aanbesteden' kan rekenen op steun van de staatssecretaris, die het geïsoleerd aanpakken van verschillende vormen van doelgroepenvervoer 'niet wenselijk' vindt. Met een Verbeteragenda Doelgroepenvervoer wil de bewindspersoon gezamenlijk aanbesteden bevorderen en het vervoer van verschillende doelgroepen beter combineren.

HOGERE DREMPELS

Wat niet helpt, is dat het openbaar vervoer een terugtrekkende beweging maakt. Denk aan het verminderen van het aantal routes en het inkrimpen van dienstregelingen. In 2023 waren er ruim 1.500 bushaltes minder dan in 2018. Regionaal en lokaal zijn de verschillen groot. Doordat bus- en tramhaltes verdwijnen, wordt de achterban van Lauria dubbel getroffen: 'Niet alleen worden de loopafstanden groter, het terugschroeven van

dienstregelingen zorgt er ook voor dat het openbaar vervoer slechter aansluit op het Wmo-vervoer. De drempel om te reizen wordt voor mensen met een beperking veel groter.'

Wat te doen? In ieder geval moeten gemeenten meer in samenhang aanbesteden, vindt Eckhardt. Vaak worden het Wmo-vervoer en leerlingenvervoer door verschillende vervoersbedrijven verzorgd. Het leerlingenvervoer gebeurt meestal in de ochtend en middag, terwijl de vraag naar Wmo-vervoer later op de dag toeneemt. 'Door die losse contracten staat de aanbieder die leerlingen vervoert in de avond stil, terwijl de Wmo-vervoerder overuren draait. En vice versa', verzucht Eckhardt. Kom daarom met contracten waardoor één aanbieder het vervoer voor heel het sociaal domein regelt, opert hij. 'Dan kan de vervoerder het intern goed organiseren. Dat is niet alleen efficiënter, maar deels ook de oplossing voor het tekort aan chauffeurs.' Den Haag lijkt die lijn te volgen. De Tweede Kamer wil voorkomen dat door losse aanbestedingen chauffeurs maar enkele uren per dag kunnen werken. Het 'integraal aanbesteden' kan rekenen op steun van de staatssecretaris, die het geïsoleerd aanpakken van verschillende vormen van doelgroepenvervoer 'niet wenselijk' vindt. Met een Verbeteragenda Doelgroepenvervoer wil de bewindspersoon gezamenlijk aanbesteden bevorderen en het vervoer van verschillende doelgroepen beter combineren.

Dat een meer integrale vorm van inkopen nodig is, onderkent Lauria. Maar wat haar betreft zou de looptijd van contracten ook wel wat langer mogen. Het periodiek aanbesteden zorgt voor een hoop wisselingen, meent zij. 'Cliënten hechten juist veel waarde aan de relatie die ze hebben met die ene chauffeur of aanbieder.' Daarbij brengt elke overgang van een oude naar een nieuwe aanbieder veel onrust met zich mee. Lauria: 'Om de zoveel jaar moeten inwoners overstappen op een nieuw boekingsysteem. Terwijl het uiteindelijk gaat het om zekerheid en duidelijke communicatie. Cliënten hebben doorgaans veel begrip voor alles wat je als gemeente of vervoerder kunt uitleggen. Maar als je veel belooft en het niet waar kunt maken, raken mensen teleurgesteld.'



IN DE CLINCH

_____ Een werknemer wordt onder het 'oude' ambtenarenrecht ontslagen. Ten onrechte. De arbeidsrelatie herleeft en wordt een overeenkomst naar burgerlijk recht. Maar 23 maanden lang is zijn salaris te laat betaald. Heeft hij recht op de wettelijke verhoging?

LOON TE LAAT BETAALD? EEN 'KLEINE' VERHOOGING

René Eemwijk* is sinds 2004 ambtenaar bij een scholienstichting in de gemeente Leidschendam-Voorburg. Op 30 december 2019 – twee dagen voordat de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) ingaat – wordt hij op disciplinaire gronden ontslagen. Eemwijk verliest zijn bezwaaren beroepsprocedures, maar wint daarna bij de Centrale Raad van Beroep, die in november 2021 het ontslag terugdraait. Het misgelopen salaris wordt alsnog in één keer nabetaald.

Achteraf gezien moest Eemwijks aanstelling per 1 januari 2020 worden omgezet in een arbeidsovereenkomst conform de Wnra. Hij valt dan onder het private arbeidsrecht. Daarbinnen geldt dat salarissen tijdig moeten worden betaald, anders kan een werknemer aanspraak maken op een wettelijke verhoging. Die vermeerdering kan oplopen tot wel 50 procent van het achterstallige loon. Eemwijk vordert 69.743 euro aan wettelijke verhoging. Hij is formeel immers nooit ontslagen en had dus altijd recht op doorbetaling. Bovendien is zijn loon veel te laat uitbetaald. Maar geldt de wettelijke verhoging ook voor hem, omdat hij is ontslagen onder het 'oude' ambtenarenrecht? Volgens de kantonrechter was het niet aan de stichting toe te rekenen dat zij gedurende de rechtbankprocedure geen loon aan Eemwijk heeft betaald. Maar dit klopt vol-

De stichting heeft het besluit niet lichtzinnig genomen

gens het gerechtshof Den Haag niet: de beslissing om Eemwijk na het ontslagbesluit geen loon te betalen, komt gewoon voor rekening van de stichting. Deze tekortkoming kan dus ook aan de stichting worden toegerekend – zelfs nu na maanden proceduren definitief duidelijk is geworden dat het ontslagbesluit onjuist was. Ook dat bestaat aanspraak op de wettelijke verhoging, oordeelt het hof. En dat geldt ook nu twee juridische regimes naast elkaar overlopen: wie is ontslagen onder het ambtenarenrecht kan aanspraak maken op de verhoging. Mits een arbeidsrelatie herleeft en er zo een arbeidsovereenkomst naar burgerlijk recht ontstaat. Het gerechtshof oordeelt dat het ontslagbesluit in juridische zin moet worden ge-

acht niet te hebben bestaan. Achteraf gezien had Eemwijk dus vanaf 1 januari 2020 recht op zijn loon. Dan heeft hij ook recht op de wettelijke verhoging. Maar krijgt Eemwijk vervolgens waar hij om vraagt? De werkgever verzoekt namelijk een matiging van dat bedrag. Duidelijk is dat de late betaling van Eemwijks loon een uitvloeisel is van het ontslagbesluit van de stichting. Daarover is volop geprocedeerd, waarbij de stichting ook zaken heeft gewonnen. Hieruit concludeert het hof dat de werkgever niet een compleet onverdedigbaar standpunt heeft ingenomen: er waren zeker gronden aanwezig om Eemwijk te ontslaan, maar die bleken achteraf niet sterk genoeg. De stichting heeft het besluit dan ook niet lichtzinnig genomen. Dat is al een argument om het bedrag te verlagen.

Verder kijkt het hof naar het totaalbedrag van de nabetaaling, wat wordt vermeerderd met een ontslagvergoeding, de wettelijke rente, en bedragen wegens niet genoten vakantieverlof en pensioenopbouw. Dat vindt het hof kennelijk al een behoorlijke som. De rechter stelt de wettelijke verhoging op 10.000 euro. Dat is een tegenvaller voor Eemwijk. Hij rekende immers op bijna 70 mille.

* De naam is gefingeerd.
ECL:NL:GHDHA:2023:2027

ADVERTENTIE

JONG & AMBTENAAR

2024

Het jaarboek JONG & ambtenaar verschijnt één keer per jaar en staat vol met informatie, interviews, reportages en portretten van jonge ambtenaren.

Kortom alles over werken bij de overheid!



Binnenlands Bestuur

Neem nu een gratis abonnement!

