

WEGWIJS



Wetgeving, veelgebruikte termen en trends in de wereld van vrijwilligersvervoer, taxivervoer en openbaar vervoer

Mei 2022



Inhoudsopgave



Inleiding	3
1. Speciaal (taxi)vervoer of doelgroepenvervoer	4
• Wet- en regelgeving	5
• Opdrachtgevers en vervoerders in speciaal (taxi)vervoer	6
• Vrijwilligers en doelgroepenvervoer	10
• Begrippen en trends	11
• Andere relevante partijen	11
2. Openbaar vervoer	12
• Wet- en regelgeving	13
• Opdrachtgevers en vervoerders in het openbaar vervoer	13
• Vrijwilligers binnen het openbaar vervoer: de buurtbus	14
• Begrippen en trends	14
• Andere relevante partijen	15
3. Wet- en regelgeving vrijwilligersorganisaties	16
• Vrije ruimte WP2000	17
• Verklaring Omtrent het Gedrag	18
• Organisatie voor de Belastingdienst	18
• Vrijwilligerswerk en WW-uitkering	18
• Verzekeringen	19
• Privacy en AVG	19
• 'Goed bestuur' volgens de wet	19
• Overige relevante partijen	19
Zoeken op trefwoord	20
Colofon & bronvermelding	21



Inleiding




'Personenvervoer' is een breed begrip. Onder deze noemer vallen veel soorten vervoer. Denk aan taxi-vervoer voor mensen die moeilijk ter been zijn, liggend ziekenvervoer of deur-tot-deurvervoer voor leerlingen, vervoer naar dagbesteding, rolstoelvervoer of reizen met een lijndienst zoals een streekbus of buurtbus. Al deze open en meer of minder besloten soorten van vervoer vallen onder de **Wet Personenvervoer 2000**. Tegelijk is de diversiteit groot in bijvoorbeeld de organisatie, financiering, volume en regels die gelden voor de uitvoering ervan. Het is soms voor reizigers lastig om een goed beeld te krijgen van alles wat er is. Maar ook voor organisaties werkzaam in en rond het personenvervoer is het soms best een puzzel van verschillende regels, verantwoordelijkheden en soorten financiering.

Vrijwilligersvervoer valt niet onder specifieke wetgeving en er is geen koepelorganisatie of centrale belangenbehartiging. Vrijwilligersvervoer is van de bewoners, stichtingen, verenigingen of sociaal ondernemers die het vervoer organiseren op hun eigen manier. Wanneer je wilt weten met welke wet- en regelgeving vrijwilligersvervoer te maken heeft, moet je goed kijken welke positie het inneemt. Vervoer door vrijwilligers vervult op allerlei plekken in het land een ander stuk van de puzzel van mobiliteit. Regels vanuit taxivervoer of ov kunnen van toepassing zijn.

In deze publicatie brengen we wet- en regelgeving in beeld voor:

1. Speciaal taxi- of doelgroepenvervoer
2. Openbaar vervoer
3. Vrijwilligersorganisaties

Welke wet- en regelgeving geldt precies voor wie, wie zijn alle betrokken partijen en wat zijn de belangrijkste trends en begrippen? In elk hoofdstuk maken we een koppeling met vervoer door vrijwilligers.

Deze publicatie biedt een overzicht en is in eerste instantie geschreven voor vervoersdiensten met vrijwilligers, maar kan ook voor gemeenten, welzijn- en zorgorganisaties, taxi- en ov-vervoerders interessant zijn. Je kunt deze publicatie lezen als een naslagwerk. Waar informatie specifieker wordt verwijzen we naar websites of andere organisaties via de [onderstreepte woorden](#). Je kunt ook de begrippenlijst raadplegen of zoeken op trefwoord, deze woorden zijn **groen** in de tekst. Het icoon met drie streepjes linkt altijd naar de inhoudsopgave als je daar op klikt. Hierdoor kun je snel schakelen tussen de hoofdstukken. 

Veel leesplezier!



1. SPECIAAL (TAXI)VERVOER OF DOELGROEPENVERVOER



Speciaal (taxi)vervoer of doelgroepenvervoer

Speciaal taxivervoer of doelgroepenvervoer is bedoeld voor mensen die wel zelfstandig wonen maar niet zelfstandig kunnen reizen of dit niet zelf kunnen regelen. Deze vorm van deur-tot-deurvervoer is niet vrij toegankelijk voor iedereen en is een vorm van besloten vervoer. Speciaal vervoer of **doelgroepenvervoer** heeft allerlei verschillende namen wordt ook wel zorgvervoer, contractvervoer, **regiotaxivervoer**, collectief vraagafhankelijk vervoer, aanvullend openbaar vervoer, Wmo-vervoer of sociaal vervoer genoemd. Welke soorten speciaal vervoer zijn er en wat is de bijbehorende wet- en regelgeving? En wat is de relatie met vrijwilligersvervoersdiensten?

Wet- en regelgeving

Taxivervoer staat in de [Wet Personenvervoer 2000 \(WP2000\)](#) omschreven als 'Personenvervoer per auto tegen betaling, niet zijnde openbaar vervoer'. Een 'auto' is in dit geval een taxi of busje voor maximaal acht personen, de bestuurder niet meegeteld.

De wetgeving over taxivervoer gaat over veiligheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid. Ongeveer 75 procent van het taxivervoer in Nederland is contractvervoer; structureel vervoer voor specifieke organisaties en doelgroepen. De overige 25 procent is consumententaxivervoer, ook wel 'straattaxi' genoemd. De taxichauffeur en taxiondernemer moeten rekening houden met veel **taxiwetgeving**. De ondernemersvereniging Koninklijk Nederlands Vervoer zette alle [wet- en regelgeving voor taxivervoer](#) op een rij.

Een taxichauffeur kan óf werken in loondienst óf zich laten inhuren als zelfstandige bij een taxiondernemer. Hij of zij is in het bezit van een Chauffeursdiploma Taxi en legt hiervoor een examen af bij het CBR. Ook moet hij of zij een medische verklaring en een VOG (Verklaring Omtrent Gedrag) regelen. Met deze documenten is het mogelijk een taxichauffeursvergunning aan te vragen bij het **KIWA**, een onafhankelijke organisatie voor testen, inspectie en certificering, zie [KIWA Register](#) voor wat zij doen in de transportsector. Een taxichauffeursvergunning is vijf jaar geldig. Daarna moet de

vergunning opnieuw worden aangevraagd. Een taxiondernemer heeft dezelfde documenten nodig als een taxichauffeur, maar dient ook in het bezit te zijn van een taxiondernemersvergunning.

Eisen voertuig

De WP2000 stelt ook eisen aan het voertuig. Een voertuig moet gekeurd zijn voor taxivervoer door de **Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)** en ondergaat jaarlijks een Apk-keuring. Is deze in orde? Dan krijgt de taxichauffeur een aantekening in het kentekenbewijs. Tot slot moet de chauffeur met een blauw taxikenteken rijden. Eisen met betrekking tot het voertuig voor taxivervoer staan in hoofdstuk vijf van de (ministeriële) [Regeling Voertuigen](#).

Arbeidstijden

Sinds 2015 is een Boord Computer Taxi (BCT) verplicht. Een BCT registreert digitaal kilometers en de pauzes en rust- en arbeidstijden van de taxichauffeur. De [Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\)](#) controleert op aanwezigheid van een BCT en naleving van de regels. In de [Arbeidstijdenwet voor chauffeurs](#) is bepaald hoeveel uren en dagen een chauffeur gemiddeld mag werken en wanneer hij of zij moet pauzeren.



Rolstoelvervoer

In de WP2000 staat dat passagiers in rolstoelen veilig en stabiel vervoerd kunnen worden indien er goede bevestigingssysteem en bijbehorende gordels aanwezig zijn. Chauffeurs zijn verantwoordelijk voor het veilig vastzetten van rolstoelen. Richtlijnen staan in de **Code Veilig vervoer Rolstoelinzittenden**.

In de vernieuwde en aangepaste [Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden](#) (2022) staat een belangrijke wijziging: rolstoelen moeten aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen om vervoerd te mogen worden. Het Sociaal Fonds Mobiliteit (een kennisorganisatie voor iedereen in de taxibranche) heeft op basis van het door de [Inspectie Leefomgeving en Transport](#) ontwikkelde voorlichtingsmateriaal een toegankelijke [internetcursus](#) laten maken. Het fonds informeert via dit voorlichtingsmateriaal over meerdere aspecten van veilig rolstoelvervoer.

Kwaliteit en controle

Taxichauffeurs en -ondernemers krijgen te maken met veel wet- en regelgeving. Het [KIWA](#) verleent vergunningen in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De [ILT](#) is de belangrijkste toezichthouder op de wet- en regelgeving voor taxichauffeurs. [TX-Keur](#) is het landelijke kwaliteitskeurmerk voor taxivervoer. [TX-Keur](#) is een onafhankelijke stichting. Online vind je veel informatie over het keurmerk en het aanvragen ervan.

Opdrachtgevers en vervoerders in speciaal (taxi)vervoer

Rijksoverheid, gemeenten, bedrijven en zorg- en onderwijsinstellingen kunnen betrokken zijn bij speciaal (taxi)vervoer. Sinds 2015 zijn gemeenten verantwoordelijk voor het grootste deel van het doelgroepenvervoer. De verschillende rollen en verantwoordelijkheden, bijbehorende wetgeving en financiering vormen een complex geheel.

De tabel op de volgende pagina's biedt een overzicht van typen vervoersvoorzieningen, de wettelijke regelgeving en verantwoordelijke opdrachtgevers en uitvoerders van dit type vervoer¹. Na de tabel worden een aantal soorten doelgroepenvervoer verder toegelicht.

Wmo-vervoer, bovenregionaal (Valys-)vervoer en vervoer naar de dagbesteding raken aan het vervoer uitgevoerd door vrijwilligersorganisaties en worden daarom hieronder verder toegelicht.

Gemeentelijk Wmo-vervoer

Iemand maakt aanspraak op de [Wet Maatschappelijke Ondersteuning](#) (kortweg **Wmo**) als hij of zij voor zichzelf kan zorgen, maar daarbij wel ondersteuning nodig heeft. Gemeenten zijn ervoor verantwoordelijk dat inwoners kunnen deelnemen aan de samenleving. Als mensen niet zelfstandig kunnen reizen vanwege een handicap, beperking of psychische aandoening, heeft de gemeente een zorgplicht. De gemeente kan kiezen voor het bieden van een maatwerkvoorziening in het kader van de Wmo voor deur-tot-deurvervoer. Het overgrote deel van het speciaal taxivervoer en doelgroepenvervoer in Nederland is Wmo-vervoer.

In veel gevallen hebben gemeenten een contract met een taxivervoerder gespecialiseerd in het vervoeren van mensen die extra ondersteuning behoeven. Vaak combineert een taxibedrijf het Wmo-vervoer met andere vormen van doelgroepenvervoer, zoals leerlingenvervoer, vervoer naar beschutte werkplekken² en dagbestedingsvervoer. Wmo-vervoer is specifiek bedoeld voor sociaal-recreatieve ritten. Medische bestemmingen en dagbestedingslocaties vallen hier niet onder.

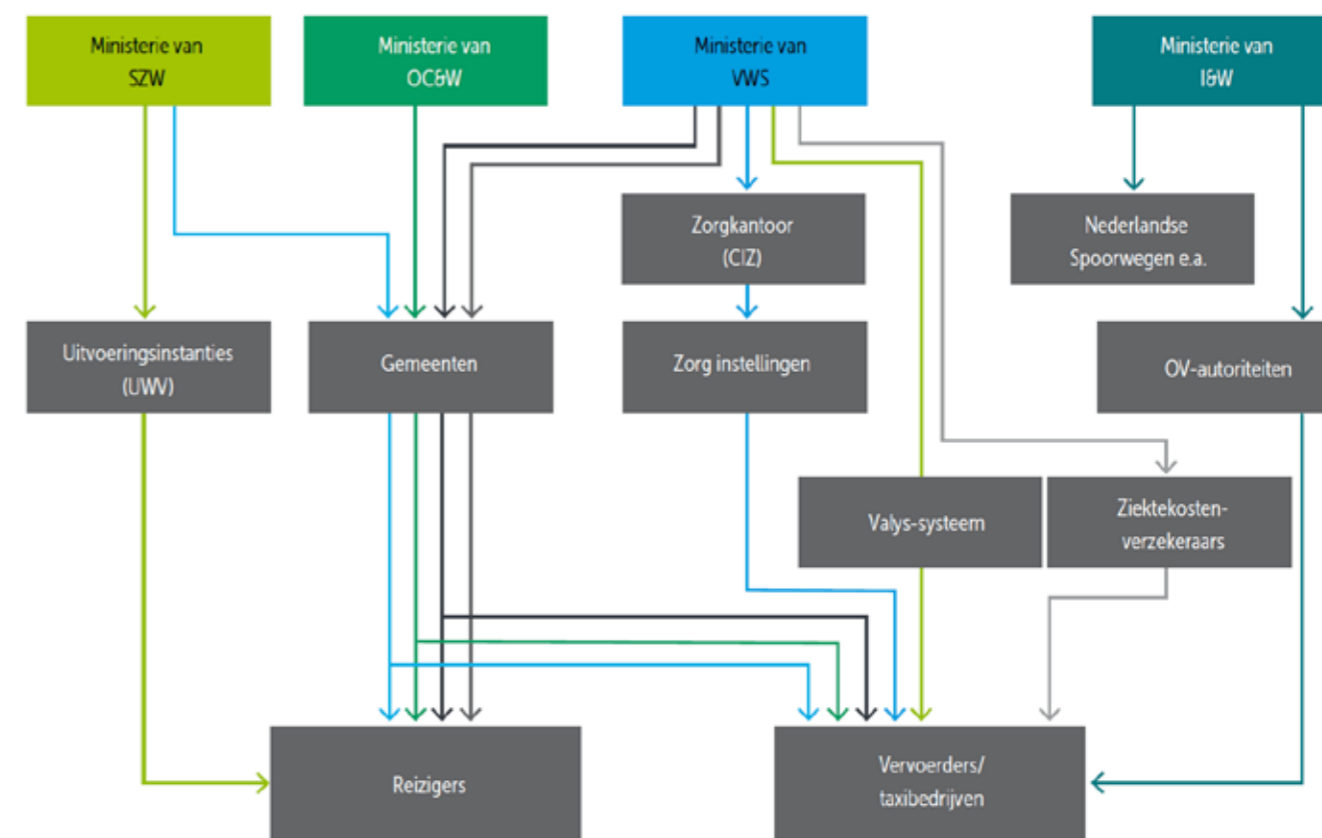
Mensen die gebruik willen maken van Wmo-vervoer dienen een indicatie aan te vragen bij de gemeente. Toegewezen? Dan krijgt diegene een vervoerspas en recht op een aantal kilometers (soms zones) binnen een bepaald gebied, meestal in een straal van 25 kilometer vanaf het woonadres. Ook geldt een eigen bijdrage per kilometer. In sommige gemeenten kan iemand zelf bepalen met welke vervoerder hij of zij wil reizen. Wmo-vervoer bestel je meestal 1-2 uur van tevoren, de taxichauffeur brengt je van deur tot deur. De planning is flexibel; vanwege het combineren van ritten kan het zijn dat iemand eerder of later aan de beurt is of langer onderweg omdat er ook andere mensen meerijden.



Voorziening	Wettelijke verplichting en regeling	Verantwoordelijke partij
Collectief Wmo vervoer	Ja <ul style="list-style-type: none"> Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) stelt gemeente verplicht een collectieve vervoersvoorziening aan te bieden (tegen een gereduceerd tarief) aan burgers die eigen vervoer niet zelfstandig kunnen organiseren. 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeenten zijn financier, verantwoordelijke en indicatiesteller Vervoerders (bijv. RMC, Transvision, Connexion) voeren ritten uit
Beschermd vervoer	Nee <ul style="list-style-type: none"> Sommige gemeenten kiezen ervoor senioren ook gebruik te laten maken van het collectief Wmo-vervoer zonder dat zij daarvoor een Wmo-indicatie nodig hebben. 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeenten zijn financier, verantwoordelijke en geven pasjes af Vervoerders (bijv. RMC, Transvision, Connexion) voeren ritten uit
Leerlingenvervoer	Ja <ul style="list-style-type: none"> Wet op het primair onderwijs, Wet op het voortgezet onderwijs, Wet op de expertisecentra stellen de gemeente verplicht vervoer te regelen voor jongeren indien zij niet zelfstandig kunnen reizen. 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeenten zijn financier, verantwoordelijke en indicatiesteller. Vervoerders voeren ritten uit
Vervoer dagbesteding en dagbehandeling	Ja <ul style="list-style-type: none"> Wmo stelt gemeente verplicht vervoer te financieren bij dagbesteding. Niet alle dagbesteding (inclusief vervoer) valt onder verantwoordelijkheid van de gemeente. Bij cliënten met een hoog Zorgzwaartepakket (zzp), valt de dagbesteding inclusief vervoer in de Wet langdurige zorg (WLZ). 	<ul style="list-style-type: none"> Wmo: Gemeenten zijn financier, verantwoordelijke en indicatiesteller voor toegang tot dagbesteding. De zorgaanbieders zijn verantwoordelijk voor de vervoersvraag van cliënten en regelen eventueel vervoer Wlz: Centrum Indicatiestelling Zorg is verantwoordelijk en indicatiesteller. Zorgkantoren contracteren aanbieders, die eventueel vervoer regelen
Vervoer specialistische jeugdhulp	Ja <ul style="list-style-type: none"> Jeugdwet: jeugdhulpvervoer van en naar dagbesteding of kortdurend verblijf voor jongeren. 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeenten zijn financier en verantwoordelijke (vervoer vormt onderdeel van zorgproduct en wordt dus niet apart ingekocht of aanbesteed) Zorgaanbieders zijn indicatiesteller Vervoerders voeren ritten uit

¹ Toekomstbestendig Doelgroepenvervoer It's Public 2020

Voorziening	Wettelijke verplichting en regeling	Verantwoordelijke partij
Zittend ziekenvervoer	<p>Ja</p> <ul style="list-style-type: none"> Regeling Zittend ziekenvervoer regelt vervoer per auto (eigen auto of taxi) of openbaar vervoer naar instellingen of personen bij wie patiënten zorg ontvangen. Let op: regeling voorziet dus niet in doelgroepenvervoer, maar betreft een vergoeding. 	<ul style="list-style-type: none"> Zorgverzekeraars zijn financier en indicatiesteller.
Vervoer beschutte en beschermde werkplekken	<p>Nee</p> <ul style="list-style-type: none"> Participatiewet verschaft de gemeente instrumenten om werknemers bij beschutte en beschermde werkplekken (inclusief ex-cliënten WSW) ondersteuning te bieden in het woon-werkverkeer. De gemeente is daartoe niet verplicht. 	---
Vervoer werkplek of beroepsgerichte opleidingen	<p>Ja</p> <ul style="list-style-type: none"> Vervoersvoorzieningen (betreft vergoedingen voor aanpassing auto, bruikleenauto; vergoeding taxivervoer, vergoeding gebruik eigen auto) worden verstrekt in het kader van Wajong, WIA, WAO, WAZ of WOOS. Let op: regeling betreft vergoeding en voorziet dus niet in doelgroepenvervoer. 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerie van VWS is financier UWV is beleidsmatig verantwoordelijk en indicatiesteller
Overige vervoer	<p>Nee</p> <ul style="list-style-type: none"> Deze regelingen zijn bovenwettelijke voorzieningen waarbij gemeenten ervoor kiezen om vervoer te regelen voor bepaalde groepen bij specifieke gelegenheden (bijvoorbeeld vervoer van schoolklassen naar culturele instellingen, schoolzwemmen, schooltuinen). 	---
Bovenregionaal vervoer	<p>?</p> <ul style="list-style-type: none"> Niet bekend 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerie van VWS is financier en verantwoordelijke Gemeenten zijn indicatiesteller: iedereen met Wmo-pas kan met Valys Vervoerder (momenteel Transvision) voert de ritten uit



Een schema van de negen regelingen voor doelgroepenvervoer in Nederland. Bron: Crow 2020

Valys-vervoer

Valys-vervoer is bovenregionaal vervoer, enkel voor mensen met een Wmo-indicatie voor vervoer. Het recht op Wmo-vervoer geeft automatisch recht op Valys-vervoer, maar het moet wel apart aangevraagd worden. Valys-vervoer is bedoeld voor sociaal recreatieve ritten. Een indicatie voor Valys-vervoer geeft iemand recht op een bepaald aantal kilometers per jaar, afhankelijk van de ernst van de mobiliteitsbeperking. Het standaard jaarlijkse kilometerbudget is 700 kilometer, aan het einde van het jaar vervalt dit budget. Passagiers betalen een eigen bijdrage van €0,20 cent per kilometer. Is het kilometerbudget op? Dan betaalt een passagier €1,35 per kilometer. Met een onafhankelijke medische verklaring is een hoger kilometerbudget beschikbaar van 2350 kilometer per jaar. Dit is bedoeld voor mensen die niet zonder begeleiding kunnen reizen.

Er bestaan drie soorten Valys-vervoer:

- **Valys Basis** biedt taxivervoer van deur-tot-deur.
- **Valys Begeleid** biedt reizen met taxi en trein, inclusief begeleiding van reisassistenten en reismaatjes op een aantal stations in Nederland.
- **Valys Vrij** biedt reizen met taxi en trein waarbij mensen zelfstandig reizen per trein en aansluitend een taxi gebruiken.

Valys-vervoer is landelijk georganiseerd, maar de uitvoering ligt lokaal vaak in handen van een bekend taxibedrijf. De verantwoordelijkheid ligt bij het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Meer informatie over [Valys-vervoer](#) vind je op de website.

Dagbestedingsvervoer

Dagbesteding is bedoeld voor mensen met een beperking. Het bestaat uit activiteiten gedurende de dag, meestal in groepsverband en altijd onder begeleiding van een organisatie. Voorheen werd dagbesteding en het vervoer hiernaartoe betaald vanuit 1 wet: de **Algemene Wet Bijzondere Zorg (AWBZ)**. Nu is de financiering van dagbesteding en vervoer hiernaartoe geregeld vanuit verschillende wetten: de **Wet langdurige zorg (Wlz)** en de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Passagiers en betrokken dagbestedingsaanbieders hebben te maken met verschillende partijen: gemeente, Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ) en Zorgkantoren, en ook met verschillende budgetten.

Met een Wmo-indicatie kan iemand terecht bij een dagbestedingslocatie. De gemeente sluit contracten af met dagbestedingslocaties en bepaalt het beleid voor dagbesteding én vervoer van en naar de locaties.



Dat kan op twee manieren:

- ***Gemeenten regelen zelf het vervoer*** van en naar de dagbesteding voor alle inwoners met een vervoersindicatie. In dat geval sluiten zij een contract af met een taxibedrijf.
- ***Gemeenten besteden het vervoer uit*** aan de gecontracteerde dagbestedingsorganisatie(s). In dat geval ontvangt de dagbestedingsorganisatie een budget van de gemeente.

De Wlz is bedoeld voor mensen die blijvend en intensieve zorg nodig hebben, omdat zij niet (meer) voor zichzelf kunnen zorgen. Om in aanmerking te komen voor dagbesteding vanuit de Wlz moeten mensen een indicatie krijgen van het **Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ)**. Is er een Wlz-indicatie voor dagbesteding mét vervoer? Dan ontvangt de zorgorganisatie een bijdrage van het **Zorgkantoor** voor vervoer.

Wil je meer weten over dagbestedingsvervoer? Lees dan een van de andere publicaties over dit onderwerp, uitgebracht door het Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer en geschreven door Marieke Boon:

[Publicatie dagbestedingsvervoer vervoersdiensten vrijwilligers](#)

[Publicatie dagbestedingsvervoer zorgorganisaties](#)

Vrijwilligers en doelgroepenvervoer

Vrijwilligers en Wmo-vervoer

Een gemeente of zorgorganisatie is niet verplicht een taxibedrijf in te schakelen en kan (voor een deel) ook gebruikmaken van het aanbod van vervoersorganisaties met vrijwilligers. Vervoer door vrijwilligers kan worden gezien als voorliggend, aanvullend of alternatief voor doelgroepenvervoer. Veel gemeenten zien vrijwilligersvervoer als een **'voorliggende voorziening'**: passagiers die gebruik kunnen maken van vrijwilligersvervoer krijgen dan (nog) geen indicatie voor Wmo-vervoer en worden geacht eerst gebruik te maken van het vervoer door vrijwilligers. Andere gemeenten benaderen vrijwilligersvervoer als een aanvulling op- of als alternatief voor Wmo vervoer: bijvoorbeeld voor ritten waar extra begeleiding nodig is die het regiotaxivervoer niet kan bieden of voor ritten met een medische bestemming. In deze gevallen kan de gemeente ook actief verwijzen naar vrijwilligersvervoer.

Vervoersdiensten met vrijwilligers zien het eigen aanbod vaak als oplossing wanneer mensen tussen wal en schip dreigen te vallen. Ook omschrijven ze zichzelf vaak als 'vervoer met een plus'. Die 'plus' zit in de een-op-een-begeleiding en het sociale contact. In deze visie kan vrijwilligersvervoer ook dienen als vangnet voor doelgroepenvervoer, uitgevoerd door taxibedrijven. De 'plus' verwijst namelijk ook naar de waarde die vrijwilligersvervoer wil bieden: het tegengaan van eenzaamheid en het bevorderen van sociale wijken, arbeidsparticipatie en inclusiviteit.

Steeds vaker ontstaat er samenwerking en afstemming tussen vrijwilligersdiensten en taxibedrijven voor het organiseren van doelgroepenvervoer. Er zijn taxibedrijven die een vangnetfunctie bieden voor het vrijwilligersvervoer of de planning voor het vrijwilligersvervoer op zich nemen.

Vrijwilligers en dagbestedingsvervoer

Meestal regelt een aanbieder van dagbesteding het vervoer voor deelnemers die niet zelfstandig naar de locatie kunnen komen. Voor veel dagbestedingsorganisaties is de vergoeding vanuit de Wmo en Wlz ontoereikend, zeker sinds de bezuinigingen in 2015. Veel organisaties leggen geld toe op het vervoer.

Dagbestedingsorganisaties kunnen het vervoer voor deelnemers op verschillende manieren organiseren. Meestal sluiten zij een contract af met één of meerdere taxibedrijven. Soms doen zij een beroep op vrijwilligersvervoer. Ook komt het voor dat de dagbestedingsorganisatie eigen medewerkers inzet voor het halen en brengen van deelnemers. Een combinatie van deze varianten is ook mogelijk.



Begrippen en trends

Groei en vergrijzing

De grootste uitdaging in de wereld van doelgroepenvervoer is de veranderende samenstelling van de bevolking. De bevolking groeit en vergrijsst. Het aantal 80-plussers zal naar verwachting de komende twintig jaar verdubbelen³. Daarbij komt dat mensen langer thuis blijven wonen, zij hebben vaak vervoer nodig.

Aanbesteding

Aanbesteding in doelgroepenvervoer is al vele jaren gemeengoed. Een **aanbesteding** is een inkoopmethode waarbij een opdrachtgever een voorgenomen opdracht bekendmaakt en daarbij precies laat weten wat de wensen en eisen zijn. Er zijn open en meer besloten (onderhandse) vormen van aanbesteding waarbij ofwel iedereen ofwel een aantal partijen wordt gevraagd in te schrijven. Opdrachtgever en inschrijvende partij moeten zich over het algemeen aan allerlei procedures en richtlijnen houden. Dan vindt de gunning plaats ofwel opdrachtverlening. Het doel van het aanbestedingsbeleid is tweeledig: zowel om concurrentie tussen de aanbieders te stimuleren, als om alle geïnteresseerde partijen een gelijke kans te geven de opdracht te verkrijgen⁴.

Inkoop en uitvoering van vervoer

Bij de inkoop van doelgroepenvervoer zijn er momenteel een aantal ontwikkelingen: men wil het gebruik openbaar vervoer stimuleren, dit is de meest efficiënte vorm van vervoer. Ook wordt vervoer voor verschillende groepen vaker door eenzelfde partij uitgevoerd zodat het efficiënter kan worden gecombineerd. Je ziet je steeds vaker een samenwerking tussen gemeenten in een regio ontstaan. In de uitvoering van doelgroepenvervoer komen er vaker **regiecentrales**. De regiecentrale is een plek waar alle ritaanvragen van reizigers binnen komen. Hier kan een reisadvies worden gegeven en krijgt men inzicht in alle vervoersstromen in een gebied. De bedoeling van regiecentrales is dat de verantwoordelijkheid voor planning en regie van ritten gescheiden is van de uitvoering.

Zero Emissie

Duurzaam vervoer is een belangrijke ambitie. In 2018 tekenden 32 gemeenten en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een **Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer**: [Bestuursakkoord ZE Doelgroepenvervoer](#) waarin zij afspreken dat hun doelgroepenvervoer vanaf 2025 volledig zonder (zero) uitstoot (emissie) zal zijn. Een groot aantal marktpartijen en uitvoerders ondersteunen dit akkoord en tekenden een [Convenant Zero Emissie doelgroepenvervoer](#).

Andere relevante partijen

Voor taxi- en doelgroepenvervoer geregeld vanuit de Wmo geven **gemeentelijke participatieraden** gevraagd en ongevraagd advies over de kwaliteit en ontwikkelingen. Dat gebeurt vanuit het perspectief van de gebruikers.

Kennisplatform en netwerkorganisatie [CROW](#) zet zich in voor infrastructuur, verkeer en vervoer en openbare ruimte. Ook houden ze zich bezig met aanbesteden en contracteren. Ook besteden zij aandacht aan doelgroepenvervoer.

Meer informatie

Wil je meer ontwikkelingen volgen? Houd dan de websites en nieuwsbrieven in de gaten van de opdrachtgevers en uitvoerders van speciaal (taxi) vervoer en doelgroepenvervoer en adviesbureaus in deze branche. Ook kan je je abonneren op het nieuws van [taxipro](#).

³ <https://www.cbs.nl/nt-nl/nieuws/2021/50/prognose-bevolkingsgroei-trekt-weer-aan>.

⁴ <https://nl.wikipedia.org/wiki/Aanbesteding>

2.

OPENBAAR VERVOER



Openbaar vervoer

Collectief openbaar vervoer is voor iedereen openstaand, het is niet van deur tot deur maar van halte tot halte (of station, knooppunt etc.). De vervoerder heeft in principe de plicht iemand mee te nemen en het vervoer wordt gedeeld met andere reizigers. In dit hoofdstuk schetsen we de globale wet- en regelgeving en betrokken partijen én openbaar vervoer door vrijwilligers middels de buurtbus.

Wet- en regelgeving

De [Wet Personenvervoer 2000](#) (WP2000) vormt ook het juridisch kader voor het openbaar vervoer. Het begrip openbaar vervoer staat als volgt omschreven in de WP2000: 'Voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram'. 'Voor eenieder openstaand' betekent dat iedereen die bij de halte staat te wachten mee mag (mits er in het voertuig genoeg plaats is). Een 'dienstregeling' is een tijdschema van een lijn (verbinding van beginpunt naar eindpunt) met een vertrek- en aankomsttijd per halte. Het tijdschema is openbaar, zodat reizigers een reis kunnen plannen.

In deze publicatie ligt de focus op het openbaar vervoer via de weg; busvervoer. Deze vorm van vervoer dient verplicht aanbesteed en per regio ingekocht te worden door overheden, aldus de WP2000. De geografische schaal van deze aanbestedingen wordt steeds groter, met als doel een zo efficiënt mogelijke organisatie.

Opdrachtgevers en vervoerders in het openbaar vervoer

Concessie

Een vervoersbedrijf mag uitsluitend openbaar vervoer verzorgen als het een **concessie** (of ontheffing) heeft. Een concessie is een exclusieve vergunning van een overheid aan een bedrijf voor een bepaalde handeling gedurende een bepaalde tijd.

Concessieverlener

Provincies en vervoerregio's sturen het openbaar vervoer aan en subsidiëren het. Deze partijen noem je de ov-autoriteit of **concessieverlener**. De provincies schrijven een openbare aanbesteding uit, metropoolregio's mogen onderhands aanbesteden aan

het 'eigen' vervoersbedrijf. De concessieverlener stelt eisen aan de dienstregeling (lijnen, dagen, frequenties, aansluitingen), tarieven (verschillende kaartsoorten, maximale prijs), schone voertuigen, toegankelijkheid voor reizigers met een beperking en veiligheid voor reizigers en personeel. De overheid betaalt mee aan de uitvoering van de concessie, zodat de reis betaalbaar blijft voor de reiziger.

Concessiehouder

De vervoerder noemt je de concessiehouder. De **concessiehouder** heeft het monopolie op het aanbieden van openbaar vervoer in een gebied voor een bepaalde periode. Andere partijen mogen dit vervoer enkel uitoefenen als zij een ontheffing hebben gekregen of als in de concessie is opgenomen dat het betreffende vervoer moet worden gedoogd. Een ov-concessie loopt vaak langere tijd, gemiddeld 10-11 jaar. De trend is dat een ov-concessie steeds vaker wordt gegund voor een langere periode. Dit heeft onder meer te maken met de gewenste omslag naar schoon vervoer zonder schadelijke uitstoot, ook wel '**Zero Emissie**' (ZE) genoemd. De grote investeringen in een duurzaam wagenpark moet kunnen worden terugverdiend door de concessiehouder, een langere concessie termijn helpt daarbij.

[CROW](#) maakte een website waar je informatie over lopende concessies terugvindt.



Vrijwilligers binnen het openbaar vervoer: de buurtbus

De WP2000 noemt de **buurtbus** niet specifiek, maar de vervoersdienst is wel onderdeel van het openbaar vervoer. De buurtbus voldoet aan de definitie van openbaar vervoer: 'voor iedereen beschikbaar, met een dienstregeling'. Een bestaande buurtbusvereniging valt meestal onder de concessie van de vervoerder in dat gebied. De buurtbus rijdt in een gebied zonder ander openbaar vervoer, bijvoorbeeld omdat een grote (streek)bus te kostbaar is of vanwege een gebrek aan reizigers.

Een buurtbus is een acht-persoons bus welke rijdt volgens een vaste route en dienstregeling. De buurtbus biedt openbaar vervoer aan, dus iedereen kan instappen. Gebruikers zijn vaak ouderen, scholieren en toeristen. In veel gevallen kunnen rolstoelgebruikers geen gebruikmaken van de buurtbus, maar er zijn wel steeds meer voertuigen met een lage vloer inzetbaar. Passagiers van de buurtbus stappen in bij een halte of steken een hand op langs de route. Reserveren is niet nodig. Een buurtbus rijdt op werkdagen en soms op zaterdag, meestal één keer per uur. Passagiers betalen een los kaartje of gebruiken een ov-chipkaart; dat verschilt per regio en bus. De passagier betaalt een vast tarief van €1,00 tot €3,50 per rit of (in toenemende mate) een tarief per kilometer.

[Handboek Buurtbus CROW voor stappenplan opzetten buurtbus \(2016\)](#)

[Publicatie 'Ontwikkelen vervoersdienst'](#)

Vrijwilligersdiensten sluiten aan op openbaar vervoer

Voor de eerste en laatste kilometer (first en last mile) kunnen ook vrijwilligersdiensten beschikbaar zijn die aansluiten op het openbaar vervoer. Daarnaast zijn er initiatieven zoals het aanbod van een maatje bij gebruik van ov, hulp bij leren van gebruik ov en digitale informatie over toegankelijkheid.

Begrippen en trends

Reiziger, informatie en plannen van de reis

In het openbaar spreek je meestal van reizigers en instappers in plaats van klanten of passagiers. Actuele informatie voor het plannen van een reis met trein, stad en streekvervoer door heel Nederland staat op www.9292.nl. Niet alle aanbod vind je op deze website. Voor reizigers is het op dit moment nog niet mogelijk om landelijk online complete informatie van openbaar vervoer, flexvervoer, doelgroepenvervoer en vrijwilligersdiensten te vinden. Soms wordt deze informatie regionaal wel gebundeld.

MaaS

Een veelgehoorde term in de wereld van personenvervoer is **Mobility as a Service (MaaS)**. De gedachte is dat vervoer geen bezit meer is, maar een service waarvan je gebruik maakt, op de manier die jij wenst of nodig hebt op een specifiek moment. Vervoer van deur-tot-deur met verschillende op elkaar aansluitende vervoerssoorten. Dat begint met een advies op maat van het moment dat je vertrekt tot je op je bestemming bent. Op een digitaal platform of app kun je een reis plannen met verschillende vervoerders en in de toekomst ook via die weg reserveren en betalen. Hiermee is MaaS ook een manier om gegarandeerd aanbod (de bus rijdt ongeacht wie erin zit) en vraag gestuurde mobiliteit (vervoer op aanvraag) te combineren.

Dikke en dunne lijnen, knooppunten

In openbaar vervoer is al jaren een beweging waarbij meer wordt geïnvesteerd in de zogenaamde 'dikke lijnen'; de routes waar veel gebruik van wordt gemaakt in het gewone streekvervoer maar ook **Hoogwaardig ov (HOV)**, rechtstreekse snelle buslijnen tussen grote plaatsen met een grote frequentie. Ideaal voor een snelle verbinding tussen grote steden, maar investering in deze dikke lijnen heeft vaak consequenties voor de 'dunne lijnen', ook wel fijnmazig vervoer genoemd, op het platteland waar bussen steeds minder frequent rijden. Vervoer voor de **'first en last mile'**, van en naar de halte vraagt hier nieuwe oplossingen.

Om een goede mix van fijnmazig en flexibel vervoer te kunnen blijven bieden worden in veel provincies **mobilitieithubs of knooppunten** ontwikkeld waar meerdere vervoerssoorten bij elkaar komen. Deze hubs kunnen dan weer gecombineerd worden met andere voorzieningen zoals post/ pakketten, winkels etc.



Flexibel aanbod

Flexvervoer of 'vraagafhankelijk openbaar vervoer' is sinds tien jaar in opkomst. **Flexvervoer** is een kleinere ov-bus of soms een auto en rijdt op aanvraag. Flexvervoer kan een vervanging zijn voor het openbaar vervoer met een grote bus, maar ook aansluiten of aanvullen op dit aanbod, bijvoorbeeld van- en naar knooppunten. Elke provincie kent een eigen variant, vaak met een eigen naam, soms ontwikkeld door de vervoerder en soms door de opdrachtgever. Dit worden 'flexsystemen' genoemd. Regelmatig is er sprake van een combinatie met doelgroepenvervoer en ligt de uitvoering van flexvervoer bij taxibedrijven. Flexvervoer ontstaat meestal vanuit de wens openbaar vervoer betaalbaar te houden en te zorgen voor bereikbaarheid van landelijk gebied.

[Overzicht Flexvervoer in Nederland](#)

Verbinding doelgroepenvervoer en ov

Er zijn allerlei experimenten en projecten in het land waarbij de verbinding wordt gezocht tussen doelgroepenvervoer en ov. Doel hiervan is zoveel mogelijk mensen gebruik te laten maken van openbaar vervoer als dat kan. Vaak willen mensen dat zelf ook graag, omdat zij hiermee hun zelfstandigheid behouden. Als openbaar vervoer voor meer mensen toegankelijk is met beperkingen kunnen meer mensen zelfstandig reizen. Daarnaast gaat het ook om doelmatig inzetten van financiële middelen waarbij ov efficiënter is per reiziger. Er zijn allerlei vormen van integratie tussen doelgroepenvervoer en ov waarbij ook vrijwilligersvervoer onderdeel is van de puzzel, het CROW zette een aantal voorbeelden op een rij⁵.

Vervoersarmoede

Vervoersarmoede wordt in de literatuur aangeduid als aan vervoer gerelateerde sociale uitsluiting. Meestal wordt de term gebruikt om een situatie te beschrijven waar een (te) groot deel van het inkomen moet worden besteed aan transport om toegang te krijgen tot voorzieningen zoals werk, sociale activiteiten en gezondheidszorg⁵. Wat de term heel mooi aangeeft is dat vervoer niet alleen een reis van a naar b is maar dat er een relatie is tussen vervoer en andere beleidsterreinen als gezondheid, werk, maatschappelijke participatie en eenzaamheid. Vervoer is een middel om mee te kunnen doen aan de samenleving.

Toegankelijkheid en inclusiviteit

Het strikte verschil tussen openbaar en besloten vervoer is dat de openbaar vervoerder een vervoersplicht heeft voor iedereen die mee wil, besloten vervoer is gericht op een specifieke groep. Sinds 2012 geldt de [Wet gelijke behandeling handicap of chronische ziekte \(Wgbh/cz\)](#) en daarin 2 artikelen over openbaar vervoer. Sinds 2016 geldt ook het [VN-verdrag Handicap](#). Het doel is een verbeterde positie van mensen met een handicap, ook in het openbaar vervoer. Het gesprek hierover gaat niet alleen over fysieke, maar ook over mentale toegankelijkheid om te komen tot een **inclusief vervoerssysteem**. Het is een thema dat overheden en maatschappelijke partners steeds belangrijker vinden. Denk aan het verbeteren van informatie over toegankelijkheid van stations, haltes, vervoermiddelen en aanbieden van begeleiding bij gebruik van ov.

Onderzoek- en adviesbureau Ecorys doet momenteel onderzoek naar het gebruik van de buurtbus door rolstoelgebruikers en in hoeverre dit wenselijk is

Andere relevante partijen

Elke regio kent een adviesorgaan voor het ov, de zogenaamde **ROCOV** (Reizigersoverleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer). Deze regionale adviesorganen bestaan uit de ANWB, de Fietzersbond, gehandicaptenorganisaties, ouderenbonden, plattelandsverenigingen en reizigersvereniging Rover. Volgens de WP2000 mogen deze adviesorganen de ov-autoriteit adviseren over het openbaar vervoer, bijvoorbeeld over een nieuwe dienstregeling, nieuwe tarieven of een wijziging in het lijnennet. De betrokken organisaties zijn meestal verenigd in een ROCOV per ov-autoriteit.

Kennisplatform en netwerkorganisatie [CROW](#) zet zich in voor infrastructuur, verkeer en vervoer en openbare ruimte. Ook houden ze zich bezig met aanbesteden en contracteren. Zij publiceren veel informatie over het openbaar vervoer. Voor algemene ontwikkelingen in het openbaar vervoer kan je ook terecht bij [ovmagazine](#) en [ovpro](#).

3.

WET- EN REGELGEVING VRIJWILLIGERSORGANISATIES



Wet- en regelgeving vrijwilligersorganisaties

Met welke wet- en regelgeving hebben vrijwilligersorganisaties te maken? Waar mogelijk spitsen we de informatie in dit hoofdstuk toe op het bieden van vervoer door vrijwilligers.

Vrije ruimte WP2000

De WP2000 noemt vrijwilligersvervoer niet expliciet, maar wel is een zogenaamde 'vrije ruimte' bepaald (artikel 2, lid 5):

"De wet is niet van toepassing op vervoer van personen per auto, anders dan openbaar vervoer, indien de som van de betalingen voor dat vervoer de kosten van de auto en eventuele bijkomende kosten voor dat vervoer niet te boven gaat, tenzij vorenstaande wordt verricht in de uitoefening van een beroep of bedrijf. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over de kosten van de auto en eventuele bijkomende kosten."

Oftewel: de wet is niet van toepassing als inkomsten uit ritten niet hoger zijn dan de kosten voor de auto en bijkomende kosten. Aanvullende wetgeving op de WP2000 bepaalt welke kosten ten aanzien van vrijwilligersvervoer hiermee worden bedoeld. [Besluit wet personenvervoer](#) (Bp2000, artikel 3 lid 1 en 2):

"Onder de kosten van de auto worden verstaan de kosten van afschrijving, verzekering, motorrijtuigenbelasting en brandstof, alsmede onderhouds- en reparatiekosten. Als bijkomende kosten worden aangemerkt onkostenvergoedingen voor vrijwilligers tot een bij ministeriële regeling vast te stellen bedrag."

Kosten en prijs per rit

Er zijn particuliere vervoersdiensten die een berekening maken van de kosten per rit. Dat doen zij met de [rekentool ANWB](#) of bij het [NIBUD](#). Op basis hiervan bepalen zij een bedrag per kilometer voor passagiers. De vergoeding ligt vaak tussen de €0,30 en € 0,40 per kilometer.

Onkostenvergoeding voor vrijwilligers

Voor vrijwilligers hanteert de belastingdienst de [richtlijn voor onbelaste vergoeding aan vrijwilligers](#), die aansluit bij [Wet op de Loonbelasting](#). Deze is in 2022 maximaal €5,- per uur, maximaal €180,- per maand en maximaal €1800,- per jaar. Hierover hoeven vrijwilligers geen inkomstenbelasting te betalen. Deze wetgeving gaat over de vraag of er sprake is van een werknemer en werkgever voor de belasting.

Voor organisaties die vervoer aanbieden is er ook een de [regeling onkostenvergoeding vrijwilligers personenvervoer per auto](#) van het ministerie geldend vanaf 2016, specifiek gericht is op vervoer door vrijwilligers. Hierin staat dat de maximale vergoeding aan vrijwilligers €1500,- per jaar is. Dit artikel is voor organisaties van belang om te kunnen vallen binnen de vrije ruimte van de WP2000.

Adviesbureau ECORYS evalueerde in 2020 de effecten van de nieuwe (verruimde) 'regeling onkostenvergoeding vrijwilligers', in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Vastgesteld is:

1. Een 'groeïende behoefte (zowel van burgers als van overheden en zorginstellingen) aan vrijwilligersinitiatieven'. En: "De gewijzigde regeling heeft ruimte geboden om in deze groeiende behoefte te laten voorzien."
2. Dat er geen voorbeelden zijn gevonden waarbij 'sprake is van marktversturende effecten ten gevolge van de wijziging van de regeling' (arbeidsmarktverdringing). 'Wel kan worden opgemerkt dat bij een aantal initiatieven voorheen sprake was van betaalde arbeid. Maar het is niet aannemelijk dat de aanpassing van de regeling onkostenvergoeding vrijwilligersvervoer de oorzaak is van verdringing van betaalde arbeid door inzet van vrijwilligers.'

Lees het volledige rapport [hier](#).



Verklaring Omtrent het Gedrag

Een **Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG)** is een verklaring waaruit blijkt dat iemand geen strafblad heeft of dat het strafblad geen bezwaar vormt voor het uitvoeren van een bepaalde taak of functie in de samenleving. Voor vervoersdiensten is het relevant of iemand veilig kan rijden en of iemand met kwetsbare mensen kan omgaan. Meestal vergoeden gemeenten de aanvraag van een VOG voor vrijwilligers. Als je aan een aantal voorwaarden voldoet, kan de vrijwilligersorganisatie zorgen dat vrijwilligers een [gratis VOG](#) kunnen aanvragen.

Organisatie voor de Belastingdienst

Stichtingen die zich volledig richten op maatschappelijke doelen kunnen een ANBI-status aanvragen bij de Belastingdienst. ANBI staat voor Algemeen Nut Beogende Instelling.

Verenigingen maken geen aanspraak op de **ANBI-status**; zij hebben recht op een SBBI-status (Sociaal Belang Behartigende Instellingen). Verenigingen richten zich namelijk niet op het algemeen belang, maar op het belang van (een groep) individuen of leden.

Het hebben van een ANBI- of **SBBI-status** heeft een aantal voordelen:

- Doneren aan de instelling of vereniging is aantrekkelijker; donateurs mogen giften aftrekken van de inkomsten- of vennootschapsbelasting (voor SBBI gelden enkele aanvullende voorwaarden);
- Er hoeft ook geen schenkingsbelasting en erfbelasting te worden betaald door de organisatie;
- Het hebben van een ANBI- of SBBI-status is steeds vaker een voorwaarde bij het aanvragen van subsidie bij fondsen.

Voor meer informatie over ANBI en SBBI; bekijk de website van de [Belastingdienst](#).

Vrijwilligerswerk en WW-uitkering

In het verleden was het lastig om **vrijwilligers met een WW-uitkering** te laten werken als chauffeur.

Basisregels staan in de [Regeling vrijwilligerswerk en de WW uit 2014](#) en de [wijzigingen op deze Regeling uit 2018](#). De regels zijn beide keren enigszins versoepeld, maar het is nog niet altijd helemaal helder. UWV is de partij die moet beoordelen of iemand met WW een vrijwilligersfunctie mag uitoefenen.

Uit de regelgeving van 2014 (ingaaend 1-1-2015) staat dat vrijwilligerswerk aan een aantal voorwaarden moet voldoen (artikel 2):

1. Het moet gaan om **onbetaalde arbeid** (een onkostenvergoeding is toegestaan volgens de normbedragen van de Belastingdienst);
2. Het moet gaan om **gebruikelijk onbetaalde werkzaamheden** binnen de desbetreffende instelling of werklocatie waar de werkzaamheden plaatsvinden;
3. De instelling waar de werkzaamheden worden verricht moet een **maatschappelijk doel** hebben of bijdragen aan maatschappelijk nut (ANBI of SBBI) of een organisatie zijn zonder winstoogmerk. Het UWV heeft sinds 2019 meer ruimte om dit te beoordelen per vraag en/of situatie.

Belangrijke wijziging is dat vrijwilligerswerk naast WW niet per definitie leidt tot stopzetting van de uitkering.

In een toelichting uit de regeling van 2014 staat: *‘Vrijwilligerswerk is van grote waarde voor de samenleving. Veel mensen spannen zich vrijwillig in voor lokale sportverenigingen, buurtcentra, maatschappelijke organisaties of andere initiatieven. Naast het maatschappelijk belang kan voor uitkeringsgerechtigden het vrijwilligerswerk een opstap vormen naar betaald werk’.*



In 2018 (ingaaend per 1-1-2019) wordt de regeling aangepast. Aanleiding is dat het voor het UWV moeilijk is om burgerinitiatieven te beoordelen in dit kader. Buurtbussen worden specifiek in genoemd in de toelichting:

“Bij bijvoorbeeld buurtbussen is het voor deze beoordeling in principe niet van belang hoe lang een buurtbus bestaat en of een buurtbus zonder vrijwilligers met een WW-uitkering ophoudt te bestaan. De WW is immers, zoals eerder aangegeven, niet bedoeld om vrijwilligerscapaciteit te genereren. Het gaat om de vraag of er geen verdringing van reguliere arbeid of oneerlijke concurrentie optreedt. Onderscheidende criteria hiervoor zijn uitsluitend de voorwaarden genoemd in artikel 2 van de regeling. Zo kan het dus zijn dat een buurtbus die een op zichzelf staande organisatie zonder commerciële kenmerken is wel voldoet aan deze regeling en een buslijn met vrijwilligers die een onderdeel is van een provinciaal vervoersbedrijf niet. Bijvoorbeeld indien er binnen de provinciale vervoersconcessie wel betaalde chauffeurs zijn en/of de lijn kenmerken van regulier betaald werk heeft, zoals het heffen van een regulier tarief met de ov-chipkaart.”

Ondanks de gewijzigde regelgeving is er veel te doen geweest over vrijwilligers met een WW-uitkering die op een buurtbus willen rijden. De ervaring van diverse buurtbussen leert dat er verschillen in interpretatie zijn bij diverse UWV-werkcoaches. De meeste buurtbusverenigingen raden vrijwilligers met een WW-uitkering aan altijd vooraf te overleggen met het UWV.

Het [Platform Vrijwillige Inzet](#) heeft een ‘meldpunt uitkering en vrijwilligerswerk’ en gaat in overleg bij structurele misstanden bij het UWV of sociale diensten.

Verzekeringen

Welke **verzekeringen** moet een vervoersdienst afsluiten? Een belangrijke tip: de Schadeverzekering Inzittenden (SVI) verzekert de chauffeur en de passagiers (alle inzittenden) voor de financiële gevolgen van een verkeersongeluk, bijvoorbeeld bij letselschade of invaliditeit. De schuldvraag speelt hierbij geen rol. De [Consumentenbond](#) heeft voor de SVI een handige pagina ingericht en het Platform Vrijwillige Inzet maakte een algemeen overzicht [stappenplan verzekeren voor vrijwilligersorganisaties](#).

Privacy en AVG

Op 25 mei 2018 is de [Algemene Verordening Gegevensbescherming \(AVG\)](#) van toepassing op alle organisaties die persoonsgegevens bewaren. Deze wetgeving regelt **privacy via de AVG**. Dat geldt zowel voor het bewaren van digitale bestanden als papieren informatie. De Vereniging Nederlandse Organisaties Vrijwilligerswerk maakte een handig [stappenplan](#).

‘Goed bestuur’ volgens de wet

Per 1 juli 2021 kent Nederland de [Wet bestuur en toezicht rechtspersonen \(WBTR\)](#) voor stichtingen en verenigingen. De **WBTR** is gericht op ‘goed bestuur’ en wil dat bestuurders handen en voeten geven aan democratische besluitvorming, transparantie en het nemen van verantwoordelijkheid. De overweging een bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering af te sluiten en het verplicht aanpassen van de statuten zijn belangrijke onderdelen. Er is een [stappenplan](#) ontwikkeld waar je (tegen betaling) gebruik van kan maken.

Overige relevante partijen

De **Vereniging Nederlandse Organisaties Vrijwilligerswerk (NOV)** vertegenwoordigt en behartigt de belangen van vrijwilligers, ontwikkelt en versterkt vrijwilligerswerk en biedt de mogelijkheid om hieraan mee te werken via netwerken en programma’s. Op de website [Platform Vrijwillige Inzet](#) vind je meer informatie hierover.



Zoeken op trefwoord



Onderstaande lijst betreft een overzicht van links binnen dit document.

- **Wet personenvervoer 2000 (WP2000)**
- **Doelgroepenvervoer**
- **Regiotaxivervoer**
- **Taxiwetgeving**
- **KIWA**
- **Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)**
- **Code Veilig Vervoer Rolstoelzittenden**
- **Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)**
- **TX Keur**
- **Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo)**
- **Collectief Wmo vervoer**
- **Beschermde vervoer**
- **Leerlingenvervoer**
- **Vervoer dagbesteding en dagbehandeling**
- **Vervoer specialistische jeugdhulp**
- **Zittend ziekenvervoer**
- **Vervoer beschutte en beschermde werkplekken**
- **Vervoer werkplek of beroepsgerichte opleidingen**
- **Valys vervoer**
- **Dagbesteding**
- **Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ)**
- **Wet Langdurige Zorg (Wlz)**
- **Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ)**
- **Zorgkantoor**
- **Voorliggende voorziening**
- **Aanbesteding**
- **Regiecentrale**
- **Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer**
- **Gemeentelijke participatieraden**
- **Concessie**
- **Concessieverlener**
- **Concessiehouder**
- **Zero Emissie (ZE)**
- **Buurtbus**
- **Mobility as a Service (MaaS)**
- **Hoogwaardig ov (HOV)**
- **First en last mile**
- **Mobiliteitshubs en knooppunten**
- **Flexvervoer**
- **Vervoersarmoede**
- **Inclusief vervoerssysteem**
- **Reizigersoverleg Consumentenbelangen**
- **Openbaar Vervoer (Rocov)**
- **Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG)**
- **ANBI-status**
- **SBBI-status**
- **Vrijwilligers met een WW-uitkering**
- **Verzekeringen**
- **Privacy via de AVG**
- **Wet bestuur en toezicht rechtspersonen (WBTR)**
- **Vereniging Nederlandse Organisaties**
- **Vrijwilligerswerk (NOV)**



Colofon



Auteur

Femke Nannes Femke@kenniscentrumvrijwilligersvervoer.nl

Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer

Marieke Boon en Femke Nannes zijn zelfstandig ondernemers en kwartiermakers op het terrein van vrijwilligersvervoer en waar vrijwilligersvervoer raakt aan openbaar en Wmo- of doelgroepenvervoer. Op diverse plekken in Nederland onderzoeken, experimenteren en adviseren zij vervoersorganisaties, ov-vervoerders, gemeenten en provincies. Zie www.kenniscentrumvrijwilligersvervoer.nl

In opdracht van

Provincie Noord-Holland

Gebruikte bronmateriaal

Gebruikte publicaties en websites zijn met een digitale link of bronverwijzing in de tekst genoemd. Er is daarom geen aparte bronnenlijst opgenomen.

Redactie en advies

Sjoske Cornelissen, www.sjoskemedi.nl en Femke Nannes

Vormgeving en opmaak

Lunette Strijker, www.lunettedesign.nl

Redactie en advies

Sjoske Cornelissen, www.sjoskemedi.nl, en Marieke Boon

Beeldmateriaal

Foto voorkant: Shutterstock

Disclaimer

We hebben onze uiterste best gedaan deze uitgave met zorg samen te stellen. Mocht je desondanks van mening zijn dat gegevens niet juist benoemd zijn, neem dan contact met ons op.

© Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer, Noord-Holland, mei 2022