

Betreft: Advies m.b.t. Collegevoorstel Besparingen Doelgroepenvervoer

De Raad voor Sociaal Domein Duiven heeft de Gehandicaptenraad Duiven, Groessen en Loo gevraagd om een advies te schrijven betreffende het collegevoorstel Besparing Doelgroepenvervoer. Hieronder treft u ons advies aan.

In dit collegevoorstel pakket 1, besparingen doelgroepenvervoer staat dat dit een nog ongesplitst concept voor een collegevoorstel is. Er staat op pagina 1, onder de kop *specifiek voor Duiven* dat er op dit moment nog geen sprake is van een begrote bezuiniging op doelgroepenvervoer. Wij geven ons advies er van uit gaande dat de voorgestelde besparingen doelgroepenvervoer ook in Duiven doorgevoerd zou kunnen worden.

Voor dat we de voorgestelde beslispunten inhoudelijk gaan beoordelen, hechten wij er waarde aan om de grondbeginselen van adequaat beleid, welke naar onze mening gehanteerd zouden moeten worden op dit dossier, voor u op een rijtje te zetten.

Algemeen.

Het uitgangspunt van kwalitatief goed en klantvriendelijk doelgroepenvervoer wordt bepaald door de onderliggende wetten (WMO, Jeugdwet) maar ook zeker door het VN-verdrag voor gelijke rechten van mensen met een handicap.

Dit verdrag vermeld t.a.v. vervoer in Art. 20 o.a. :

De Staten die Partij zijn nemen alle effectieve maatregelen om de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid te waarborgen onder meer door:

- a. de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap te faciliteren op de wijze en op het tijdstip van hun keuze en tegen een betaalbare prijs;**

Tevens hechten wij eraan u te wijzen op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en dan met name het "Zorgvuldigheidsbeginsel: De overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen: correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen, procedure goed volgen en deugdelijke besluitvorming (art. 3:2 Awb)".

Wij vragen ons af of dit voorstel met inachtneming van dit beginsel vorm heeft gekregen.

U spreekt op verschillende punten over rechten op een voorziening wanneer er een "significante behoefte" is aangetoond. Ons is niets bekend van het benoemen van een significante behoefte, laat staan dat dit in de wet zou worden gedefinieerd. De term "significant" is een zeer discutabel begrip en is afhankelijk van ieders persoonlijke behoefte. Maatwerk dus!

Iemand zonder handicap hoeft ook geen significante behoefte aan te tonen om met het reguliere OV te mogen reizen. In het kader van "Gelijkwaardige Participatiemogelijkheden" is dit, naar onze mening, een onhoudbare redenering.

Ten aanzien van de voorstellen m.b.t. het Leerlingenvervoer vinden wij het van belang en adviseren u dan ook met klem hier de participatie van betrokken ouders / verzorgers actief op te organiseren.

Investeer hier in want dat levert bij de invoering minder problemen en onvrede op.

Het voorgestelde overleg met de VSO-scholen en een brief aan alle ouders vinden wij onvoldoende.

Wanneer een WMO pashouder zelf kiest voor de Plusbus omdat dit voor de pashouder een adequate oplossing is voor de mobiliteitsbehoefte, hebben wij hier geen enkel bezwaar tegen. Wij vinden het dan wel heel belangrijk dat inwoners goed worden voorgelicht over de verschillen in gebruiksvoorwaarden voor de reiziger.

De kwaliteitsverschillen tussen Plusbus en Avan zijn groter dan in het voorstel wordt voorgespiegeld. Wij lichten er een paar belangrijke punten uit, deze opsomming is dus niet uitputtend.

- Avan rijdt iedere dag van 08:00 t/m 24:00 en in het weekend tot 02:00 's nachts. De Plusbus rijdt van 8:30 t/m 18:00 en helemaal niet op zondag. Daarnaast geeft u aan bij "Argumenten" dat de Plusbus tussen 8:00 – 10:00 en 15:00 -17:00 niet beschikbaar is voor vraagafhankelijk vervoer omdat in die tijden het dagbestedingsvervoer gereden moet worden. De conclusie is wat ons betreft dan ook gerechtvaardigd dat de beschikbaarheid te beperkt is om als gelijkwaardig alternatief voor Avan beschouwd te kunnen worden.
- De aanmeldtijd voor een rit is bij Plusbus maar liefst 2 dagen, bij Avan is dit maar 1 uur van tevoren.
- De prijsstelling voor de Plusbus ligt hoger dan voor Avan. De prijs voor de pashouder is bij Avan gekoppeld aan het OV-tarief, zo wordt ook hier aan een stuk gelijkwaardigheid tegemoet gekomen. Het gratis meereizen van de tweede reiziger blijkt bij de Plusbus bij nadere bestudering van de regelgeving maar zeer beperkt, nl alleen voor rolstoelgebruikers, wat op zichzelf ook weer vragen oproept.
- Een onafhankelijke klachtenaanname ontbreekt bij de Plusbus in tegenstelling tot Avan.

Tevens vinden wij de gegeven financiële onderbouwing niet duidelijk, op onderdelen niet goed onderbouwd en over het algemeen "zo zacht als boter".

Adviezen m.b.t. de beslispunten.

1. **"OV voor VSO"** – Als dit al tot de mogelijkheden behoort die de gemeente aanbied, dus bestaand beleid is, is het goed om dit daadwerkelijk ook op te nemen in de verordening Leerlingenvervoer. Er moet wel altijd individuele toetsing plaats vinden. Goed bekijken wat voor de betreffende leerling het beste is.
2. **"Wmo-pas Zeldenrijders"** - Evenals het woord "significant" komt ook het begrip "structurele behoefte" niet in wettelijke regelgeving voor. Beiden zijn alleen individueel te beoordelen door een goed gesprek met de inwoner. Ook de zogenaamde "zeldenrijders" hebben recht op zelfstandige mobiliteit tegen OV tarief en dus niet tegen het hogere WMO tarief zonder korting. Laat mensen zelf motiveren waarom en hoe zij hun mobiliteitsbehoefte ingevuld zouden willen zien. Daarnaast is het onverstandig dit op te hangen aan het aantal gereden ritten per bepaalde periode. Wanneer er iets in de persoonlijke levenssfeer van een WMO cliënt wijzigt heeft dit vaak direct invloed op de behoefte aan mobiliteit. Bijvoorbeeld wanneer een partner, die als enige een rijbewijs heeft (tijdelijk) wegvalt, moet er per direct meer aanspraak op Avan gedaan kunnen worden. Een aanvraagprocedure zou dit te erg frustreren.
"Zeldenrijders" kosten de gemeente volgens uw berekening 15% van de totale kosten. De kosten per kilometer zijn voor de gemeente voor "zeldenrijders" hetzelfde als voor alle andere pashouders. U zou ook blij kunnen zijn dat er een aantal "zeldenrijders" zijn, anders zou het nog meer kosten! Het is maar net hoe je het bekijkt en de weging van het belang dat men persoonlijk ervaart van het zelden gebruik maken van Avan met een Wmo pas.
De opmerking dat er "een flinke cheque wordt verstrekt" vinden wij een onbehoorlijke weergave van de werkelijkheid en stuitend naar de mensen die uit alle macht proberen zo goed mogelijk deel uit te maken van deze samenleving.
Ook de opmerking dat bij incidenteel Avan gebruik zonder WMO kortingspas "de meerkosten te overzien zijn" is voor het overgrote deel van de doelgroep met een laag inkomen niet de waarheid. Het zal er toe leiden dat men nog meer in isolement raakt en dat zou in tegenspraak zijn met het welzijnsbeleid dat de gemeente nastreeft.
Bij uw "Kantekeningen" noemt u bij de alternatieve maatregelen (2^{de} bolletje) een maandbedrag van € 5,- of € 10,- voor het in bezit hebben van een Wmo-pas, zonder gebruik. Naar onze mening komt dat neer op het vragen van een extra eigen bijdrage voor een maatwerkvoorziening, buiten het CAK systeem om. Dit zou onwenselijke cumulatie van eigen

bijdragen veroorzaken en dat wil de overheid juist voorkomen door de wijze waarop men dit nu heeft ingericht.

Wij adviseren u het stukje uit de kanttekeningen Topje van de ijsberg in uw overwegingen zeker mee te nemen.

In diezelfde kanttekeningen bij Meer gebruik stimuleren suggereert u enigszins dat deze maatregel zou kunnen leiden tot oneigenlijk meer gebruik. Wij ervaren dit als een vorm van beschuldiging. Wanneer het belang voor een cliënt voor welk aantal kilometers per jaar dan ook goed wordt gemotiveerd zou hieraan tegemoet moeten worden gekomen omdat iedereen een andere persoonlijke behoefte heeft, die kan wisselen wanneer de omstandigheden daar aanleiding toe geven.

Op het laatste punt in dit rijtje Privacy zijn wij niet overtuigd van het feit dat u op de voorgestelde wijze met individuele gegevens om mag gaan en zien dit inderdaad als een grote inbreuk op de privacy van inwoners.

3. **“Km budget verlagen vanwege Plusbus”** – Het verlagen van het kilometerbudget van inwoners met een mobiliteitsvoorziening kan ons inziens niet zo maar. Eerst zal er dan toch een herindicatie moeten zijn, waaruit blijkt dat er voor de betreffende persoon een mobiliteitsvoorziening op maat overblijft. Het is ook te kort door de bocht om ervan uit te gaan dat bij inwoners met een scootmobiel altijd hun mobiliteitsvoorziening gedekt is. Denk aan slechte weersomstandigheden, dagen met meer gezondheidsproblemen en dergelijke. Er zal altijd oog moeten zijn voor de individuele vervoersbehoefte van een inwoner. Dus ook hier draait het om MAATWERK.
4. **“Plusbus lokaal voorliggend op Wmo-pas”** – In het begin van dit advies hebben wij reeds aangegeven dat er wel degelijk negatieve verschillen zijn tussen de Plusbus en Avan. Door de afwijkende systeemkenmerken tussen de Plusbus en Avan kan er dus niet gezegd worden dat er gelijkwaardige mogelijkheden zijn zoals het in het VN-verdrag staat. De Plusbus in algemene zin lokaal voorliggend verklaren op de WMO-pas achten wij daarom onacceptabel (zie het stukje over de kwaliteitsverschillen).
In de kanttekeningen die u schrijft bij dit punt, doet u de aanname dat de coronacrisis voorlopig leidt tot een grotere groep vrijwilligers. Het tegenovergestelde kan ook gebeuren, dat vrijwilligers juist tot de zogenaamde kwetsbare doelgroep behoren en daardoor juist afhaken.
5. **“Korting sociaal begeleider afschaffen”**- Ook hier dient een herindicatie aan vooraf te gaan om te kijken of een sociaal begeleider noodzakelijk of gewenst is. Zomaar in zijn geheel afschaffen voor alle gebruikers van de Wmo-pas vinden wij een slechte zaak. De historie van dit punt doet voor de gebruiker niet ter zake.
6. **“Ritbijdrage Wmo-dagbesteding”** – Deze doelgroep heeft vaak een laag inkomen en daarom adviseren wij u om dit punt te laten vervallen. Het is niet acceptabel dat er dan meer betaald moet worden dan het normale OV tarief. Er moet echt gekeken worden naar de financiële impact voor de individuele cliënt. Voor een cliënt met een laag inkomen kan deze ritbijdrage onoverkomelijk zijn. Stel dat een cliënt daarom afziet van dagbesteding, dan kunnen de gevolgen hiervan groot zijn (bv daardoor overbelasting van mantelzorger).
7. **“Structurele analyse rittenbak”** – Wij vragen ons af of dit wel kan in het kader van de AVG. Bij Avan is dit geregeld. Op de website van de Plusbus staat dit: “Uw gegevens worden niet gedeeld met andere partijen, tenzij deze betrokken zijn bij de vervoersaanvraag of het vervoer. Wie zijn de betrokkenen? Kan dit ook de gemeente als subsidieverstrekker zijn. Graag dit nader onderzoeken of een analyse op individu door de gemeente volgens de AVG is toegestaan. De gemeente wil hiermee onterecht gebruik van de Plusbus opsporen. Wij vragen ons af hoe de gemeente gaat bepalen wanneer gebruik van de Plusbus onterecht is.

8. **“Versterken positie consulent leerlingenvervoer”** – Hier kunnen wij ons in vinden. Het is goed om mensen met kennis, kunde en aandacht voor deze materie hier een belangrijke rol te geven. Het afgeven van meerjarige beschikkingen vinden wij een goede ontwikkeling. Ouders, school en gemeente worden met kortere beschikkingen te veel belast. Ouders vinden het ieder jaar weer moeten omschrijven hoe ernstig de problemen van hun kind zijn erg belastend. Tenslotte is monitoring van leerlingenvervoer tevens van belang omdat een groter deel van het budget van het doelgroepenvervoer wordt uitgegeven aan leerlingenvervoer in verhouding tot het vraagafhankelijke vervoer.

9. **“Wmo-vervoersconsulent”** – Het Sociaal Team heeft een beperkt budget. Wanneer dit budget niet wordt uitgebreid voor het kunnen uitvoeren van de extra taken door fte toe te voegen in plaats van vrij te maken, voorzien wij dat de overige dienstverlening voor nog langere wachttijden zal gaan zorgen dan nu al het geval is. Mensen hebben het recht om binnen redelijke termijn geholpen te worden met hun hulpvraag en dit mag hierdoor niet nog verder in het gedrang komen.
 Bij de kanttekening benoemd u dat als er voor vervoer een aparte consulent is, de gemeente de integrale insteek los gaat laten. Dit gaat voor de cliënt extra belasting opleveren en dat is ons inziens geen gewenste ontwikkeling. Daarbij kan er tussen Wmo-vervoersconsulenten en de overige Wmo-consulenten een verschil in mentaliteit ontstaan, waar de cliënt tussen zit. Nog een zeer ongewenste ontwikkeling. De opmerking onder het kopje Andere insteek dat u een andere mentaliteit nastreeft bij de toekenning van Wmo-vervoer vinden wij schokkend. Wij hopen dat het college van de gemeente Duiven ook vindt dat dit in strijd is met zoals de wet bedoeld is.

10. **“plan van aanpak opstapplaatsen”** – De kanttekeningen die hierbij beschreven worden, onderschrijven wij volledig. Wat ook belangrijk is, is dat de reistijd voor leerlingen niet langer gaat worden. Als de reistijd korter kan zijn, dan is dit een positief punt. Werk dit plan goed en zorgvuldig uit met de betrokken partijen. Neem ouders mee in dit traject, zodat ze zich gehoord voelen door hun gemeente. Als dit ingevoerd gaat worden, dan vinger aan de pols, zodat er direct bijgestuurd kan worden bij onvoorziene effecten.

11. **“Plan van aanpak herijking beleids- en uitvoeringsregels”** – Beleid moet er zijn, maar houd altijd oog voor het individu. Zorg dat er ruimte is voor MAATWERK. Regels zijn er om van af te kunnen wijken. Let op: beleid en praktijk sluiten niet altijd naadloos op elkaar aan.

12. **“Nu nog niet”**
 - a. Dit voorstel voldoet niet aan het gelijkwaardigheidsbeginsel zoals verwoord in het VN-verdrag, benoemd aan het begin van dit advies.
 - b. Dit is prima, indien er wel rekening wordt gehouden met wisselende omstandigheden.
 - c. Zie advies bij punt b.
 - d. Dit graag individueel beoordelen.
 - e. Dit punt brengt te hoge kosten voor de reiziger met zich mee en is in strijd met het gelijkheidsbeginsel dat iedereen tegen OV tarief moet kunnen reizen.
 - f. Hou dan wel rekening met het feit dat scootmobielen en aankoppelbikes niet toegestaan zijn in de reguliere bus.

Voor de doelgroep is dit een zeer belangrijk onderwerp, want het vormt hun levenslijn met de buitenwereld. In deze tijd waarin gesproken wordt dat er veel eenzaamheid is, is het belangrijk om te beseffen dat zelfs een kleine mobiliteitsbehoefte een wereld van verschil kan maken voor het welzijn van de betrokkene. Waardoor mogelijk duurdere ondersteuning/zorg niet nodig is. Positief vinden wij dat er bij punt 8 gesproken wordt over meerjarige beschikkingen. Waarom steeds weer iets toetsen waarvan duidelijk is dat dit niet verandert. Over het geheel genomen denken wij dat er na een goed gesprek met de gebruiker van het doelgroepenvervoer best mogelijkheden kunnen zijn. Er staan echter in dit stuk ook dingen die meer kwaad lijken te doen dan goed. Denk ook aan de

secundaire gevolgen van bepaalde voorstellen. Daarbij zijn sommige voorstellen zeer betwistbaar kijkende naar de intenties van de regelgeving waar de gemeente zich aan dient te houden.

Wij willen nogmaals pleiten om MAATWERK toe te passen en echt met klem adviseren om geen generieke maatregelen te treffen. Blijf aandacht houden voor gelijkwaardigheid voor het kunnen mee doen, het kunnen functioneren van mensen met een handicap in onze samenleving.

Wij zien uw reactie graag tegemoet en zijn vanzelfsprekend altijd bereid tot het geven van een toelichting.

Met vriendelijke groet,

Stichting Gehandicaptenraad Duiven
Rubensstraat 48
6921 LW Duiven
T: (0316) 26 26 01



De informatie verzonden in dit e-mail bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde(n) is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. De Stichting Gehandicaptenraad Duiven staat niet in voor de juiste overbrenging van de inhoud van een verzonden e-mail, noch voor tijdige ontvangst daarvan.

The information contained in this communication is confidential and may be legally privileged. It is intended solely for the use of the individual(s) or entity to whom it is addressed and others authorized to receive it. If you are not the intended recipient, you are hereby notified that any disclosure, copying, distribution or taking any action in reliance of the contents of this information is strictly prohibited and may be unlawful. The Stichting Gehandicaptenraad Duiven is neither liable for the proper and complete transmission of the information contained in this communication, nor for any delay in its receipt.