

25 mei 2021.

Woord vooraf

De Gehandicaptenraad Westervoort (GRW) is met Iederin, onze landelijke koepelorganisatie, verbijsterd over het feit dat er in dit gewijzigde conceptbesluit zo rigoreus voorbij wordt gegaan aan het VN-verdrag inzake rechten van mensen met een handicap. Ook de gemeente Westervoort heeft dit verdrag geratificeerd en in meerdere beleidsstukken als grondslag voor beleid erkend. Het verbaast ons dan ook zeer dat wij deze intentie hier helemaal niet terug kunnen vinden. Waarom een inclusie agenda opstellen wanneer tegelijkertijd inclusie afhankelijk wordt gemaakt van kosten, terwijl individuele mobiliteit een voorwaarde is voor participatie en persoonlijke ontplooiing in onze maatschappij?

Ter herinnering:

Artikel 3.a van het VN-verdrag luidt: Respect voor inherente waardigheid, persoonlijke autonomie, met inbegrip van de vrijheid zelf keuzes te maken en de onafhankelijkheid van personen. (https://wetten.overheid.nl/BWBV0004045/2016-07-14#Verdrag_2)

De door het ministerie van VWS beschreven "Implementatie VN-Verdrag inzake rechten van mensen met een handicap" Benoemd op pag. 22 de "Eigen regie en keuze in welke vervoersvorm op welk moment het best passend is".

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/06/01/programma-vn-verdrag-onbeperkt-meedoen/programma-vn-verdrag-onbeperkt-meedoen.pdf>)

Kortom, dit conceptbesluit doet geen recht aan de intentie van de WMO en is louter geschreven vanuit financiële overwegingen. Het haalt de zelfstandige participatie van het individu totaal onderuit. Een gemeente zou zich hiervoor moeten schamen!

In deze reactie zijn zowel opmerkingen van Iederin verwerkt (MB) als die van mij, namens de GRW. Door de korte tijdspanne reageer ik op deze wijze, met opmerkingen in de kantlijn, met mandaat van ons DB. Wij verwachten een gemotiveerde reactie retour.

Patricia van Bladel – Meussen

Voorzitter Gehandicaptenraad Westervoort.

Te wijzigen in besluit

De huidige artikelen 8 (Wmo-pas) en 9 (vervoer naar dagbesteding) worden vervangen door de volgende artikelen:

Artikel 8: Vervoersvoorzieningen

1. Een vervoersvoorziening wordt toegekend als er sprake is van een structureel vervoersprobleem als gevolg van een beperking die de zelfredzaamheid en/of participatie van de inwoner benadeelt.
2. Er is sprake is van een structureel vervoerprobleem voor zover:
 - a. de inwoner bepaalde reizen vanwege een beperking niet zelfstandig kan maken én
 - b. deze reizen niet met gebruikelijke hulp, mantelzorg, hulp van het sociale netwerk, of voorliggende voorzieningen gemaakt kunnen worden én
 - c. aanpassen van de tijden waarop de inwoner wil reizen hierin geen verbetering brengt én
 - d. de inwoner hierdoor tenminste eenmaal per twee maanden een vervoerprobleem heeft.
3. Alle inwoners worden geacht een niet-structureel vervoerprobleem zelf op te lossen. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten en regels:
 - a. Zelf oplossen omvat ook het incidenteel inzetten van een taxibedrijf, of gebruik maken van een deelauto, wanneer andere vervoerwijzen niet beschikbaar zijn.
 - b. Het feit dat zelf oplossen vanwege kosten of andere omstandigheden niet altijd lukt, is geen grond voor verstrekking van een voorziening.
 - c. Een vervoerprobleem door een gebroken been of vergelijkbare tijdelijke beperking (als de beperking over gaat), geldt niet als een structureel vervoerprobleem.
 - d. Wanneer het gebruik van de voorziening afneemt tot een niveau dat niet meer voldoet aan de criteria voor een structureel vervoersprobleem, kan het college na onderzoek de voorziening beëindigen.
4. Gebruikelijke hulp betekent in relatie tot vervoer dat gezinsleden elkaar brengen en halen ongeacht reisdoel, andere verplichtingen, inkomen of andere omstandigheden. Dit geldt:
 - a. voor ouders in relatie tot hun kinderen in alle omstandigheden en
 - b. voor echtgenoten en alle andere volwassen gezinsleden onderling, behalve voor zover de brengende en halende persoon:
 - i. vanwege werk of opleiding niet beschikbaar is
 - ii. vanwege een beperking niet kan brengen of halen
 - iii. niet kan brengen en halen bij gebrek aan een passende vervoerwijze of vervoermiddel
 - iv. voor het brengen en halen meer dan een half uur per enkele reis nodig heeft

Commentaar [PvB1]: Toevoegen: "zelfstandige"
"Zelfstandig" betekent NIET dat iets zonder bemoeienis van de gemeente gaat maar juist dat de gemeente mensen in staat stelt d.m.v. een voorziening die zelfstandigheid te bereiken!

Commentaar [PvB2]: In strijd met VN-verdrag!

Commentaar [PvB3]: Tegen bestaande rechtspraak in. Op het moment dat jij een vervoersprobleem hebt en je kan het niet financieel oplossen is het algemeen toegankelijk als het betaalbaar is. Algemeen gebruikelijk moet betaalbaar zijn. Kan niet.

Commentaar [MB4]: We kennen veel gemeenten waar dit wel mogelijk is. Dit is geen maatwerk. Dit zijn juist de voorbeelden waarbij een goede ondersteuning noodzakelijk is.

Commentaar [MB5]: Hier hebben we echt een probleem mee. We zijn het gewend dat deze bepaling geldt voor partners, maar niet voor volwassen kinderen. Dit moet er echt uit. Hier is jurisprudentie op: gemeenten moeten daarnaast heel goed in kaart brengen wat ze verstaan onder gebruikelijke hulp. Dit past er niet in volgens het VN verdrag artikel 3a.

Commentaar [PvB6]: Dit heeft niets meer met Gebruikelijke Hulp te maken. Maximaal een uur heen en een uur terug is van de gekke. Ik zou graag de jurisprudentie zien die dit artikel rechtvaardigt!

5. Hulp van mantelzorgers (niet zijnde gezinsleden) of het sociale netwerk is vrijwillige hulp. Feitelijk beschikbare hulp wordt meegewogen in de vaststelling van een structureel vervoersprobleem.
6. Een vervoersvoorziening is niet bedoeld voor vervoer naar werk of onderwijs. Verder zijn reizen, bestemmingen en reisdoelen uitgesloten waarbij de inwoner gebruik kan maken van eigen kracht of voorliggende voorzieningen, dit betreft in ieder geval:
 - a. Lopen en rollen, met gebruikelijke hulpmiddelen
 - b. Vervoer met eigen vervoermiddelen, waaronder fiets, auto of scootmobiel
 - c. Openbaar vervoer (met begeleiding)
 - d. Vervoer naar dagbesteding of dagbehandeling op grond van de Wlz
 - e. Vervoer naar jeugdhulp, of ander jeugdvervoer op grond van de Jeugdwet of de Wlz
 - f. Vervoer naar medische behandeling, wanneer op grond van de Zorgverzekering recht op zittend ziekenvervoer bestaat
 - g. Vervoer op grond van de Participatiewet, bijvoorbeeld naar sociale werkplaats of reïntegratie.
 - h. Vervoer op grond van een andere publieke regeling
 - i. Vervoer dat door een vrijwilligersorganisatie kan worden geleverd
 - j. Vervoer dat door of vanuit de bestemming tegen een redelijk tarief kan worden geleverd
 - k. Vervoer naar afspraken die ook digitaal kunnen plaatsvinden, zoals bepaalde consulten met de huisarts
 - l. Vervoer dat kan worden vervangen door bezoek, dienstverlening of levering aan huis (bijv. boodschappen en kapper).
7. Artikel 8 is van toepassing op de voorzieningen zoals genoemd in artikel 8a en 9.

Commentaar [MB7]: Er wordt hier veel over voorliggende voorzieningen uit andere wetten/verordeningen gepraat. Goed om te kijken of deze dan ook echt wel benoemd staan in deze verordeningen. Dus heeft iemand vanuit de jeugdwet/participatiewet ook recht op vervoer.

Commentaar [MB8]: Regel K en L moeten er echt uit, deze zijn in strijd met de letter en ook de geest van de wet. De WMO is juist bedoeld voor sociale interactie en mee te kunnen doen zoals ieder ander dat doet. Het is niet normaal dat je je boodschappen perse thuis moet laten brengen of de kapper thuis moet laten komen. Moet je dan ook altijd bezoek naar jou laten komen? Dit kan niet. Dit is niet vergelijkbaar met een leven zoals ieder ander dat heeft.

Artikel 8a. Collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV)

1. De voorziening is beperkt tot het vervoersprobleem op lokaal en regionaal niveau (tot 25 kilometer van de woning), met een maximum van 1500 kilometer per jaar (kilometerbudget). Voor een vervoersprobleem op grotere afstand van de woning kan de gemeente een verklaring afgeven waarmee de inwoner toegang krijgt tot bovenregionaal gehandicaptenvervoer (Valys).
2. Bij een aanvraag voor CVV gaat het college na of een deel van het structurele vervoerprobleem deels wordt opgelost door vervoersvoorzieningen die reeds door de gemeente zijn toegekend, zoals een scootmobiel, elektrische rolstoel, driewieler of ander aangepast vervoermiddel.
3. Degene die in aanmerking komt voor CVV uitgevoerd door Avan, ontvangt voor het gebruik daarvan een vervoerspas voor Avan. Deze:
 - a. geeft recht op reizen met Avan en
 - b. kent een verlaagd reizigerstarief dat vergelijkbaar is met de kosten van openbaar vervoer en
 - c. kent een jaarlijks kilometerbudget en

- d. is verbonden aan het vervoerreglement van Avan
4. Het jaarlijks kilometerbudget wordt vastgesteld door het college op basis van het structurele vervoerprobleem van de inwoner. De hoogte van dit km-budget wordt vastgesteld op maat van het structurele vervoerprobleem van de inwoner op basis van de volgende berekening:
- het vervoersprobleem met behulp van reisafstanden en reisfrequenties te vertalen in een totaal aantal kilometers per jaar
 - te bepalen in welk deel van het vervoerprobleem kan worden voorzien met eigen kracht, voorliggende voorzieningen, gebruikelijke hulp, beschikbare mantelzorg, hulp van het sociale netwerk en andere verstrekte vervoersvoorzieningen
 - voor het resterende deel kilometers toe te kennen, met een maximum van 1500 kilometer per jaar.
 - Voor periodes korter dan 12 maanden wordt het km-budget op maandbasis gecorrigeerd.
5. De voorziening kan worden uitgebreid met specifieke vervoerindicaties als die nodig zijn om passend vervoer te leveren. Vervoerindicaties zijn nadere invullingen van de voorziening. De inwoner kan bezwaar maken tegen het wel of niet toekennen van een vervoersindicatie.
6. Een vervoersindicatie 'medische begeleider verplicht' geeft recht op het meenemen van een tweede reiziger die de inwoner tijdens de rit begeleidt, zonder dat hiervoor extra kosten verschuldigd zijn. De tweede reiziger mag niet zelf in een rolstoel of scootmobiel reizen. De inwoner met deze indicatie mag geen ritten maken zonder een begeleider. De indicatie kan door de vervoerder uit eigen beweging worden toegepast als voorwaarde voor toegang tot het vervoer, uit overwegingen van veiligheid.
7. Een vervoersindicatie 'sociaal begeleider' geeft recht op het meenemen van een tweede reiziger tegen de helft van het tarief "OV-vervoer zonder ov-alternatief" van Avan. Deze indicatie is bedoeld voor inwoners die als gevolg van hun beperking soms wel en soms niet een begeleider nodig hebben. De gemeente volgt hierin de tarieven en voorwaarden die de BVO DRAN vaststelt voor de indicatie 'sociaal begeleider' van Avan.
8. Een vervoersindicatie 'individueel' of 'voarin zitten' of 'alleen personenauto' wordt niet toegekend zonder een voorafgaande onafhankelijke medische verklaring.
9. De eigen bijdrage voor een voorziening voor CVV als bedoeld in artikel 12 van de verordening bestaat uit de volgende onderdelen:
- Een bedrag per instap en een bedrag per kilometer, waarvan de hoogte wordt vastgesteld door de BVO DRAN op basis van de regionale tarieven voor openbaar vervoer per bus.
 - Een vast bedrag van 5 euro per maand.
10. De tarieven bedoeld in lid 3, onderdeel a,
- worden per rit geïnd door de BVO DRAN na de rit middels een automatische incasso of op rekening rijden.
 - worden jaarlijks vastgesteld door de BVO DRAN in navolging van de vaststelling van de tarieven voor openbaar vervoer door de provincie.

Commentaar [MB9]: Heel goed definiëren wat gebruikelijke hulp is. Dit kan dus niet een kind van 18 zijn bijvoorbeeld.

Commentaar [MB10]: Wij vinden dit een rare en ook discriminerende bepaling. Dit zou betekenen dat een verpleger/verpleegster niet in een rolstoel zou mogen/kunnen zitten?

Commentaar [PvB11]: Een vervoerder mag niet gerechtigd zijn om een indicatie af te geven. Mocht zich een probleem voordoen dan dient dit gemeld te worden bij de BVO Dran en vervolgens kunnen zij met de gemeente en de desbetreffende reiziger in overleg wat hier een passende indicatie voor is. Het moet onafhankelijk zijn.

Commentaar [MB12]: Wat is precies het verschil tussen een sociaal en medisch begeleider? Als een begeleider noodzakelijk is voor het reizen dan moet deze gewoon gratis meekunnen. Dat is het uitgangspunt.

Commentaar [PvB13]: Wie regelt deze verklaring? Als burger kun je hier niet aan komen? Hoe regel je dit en wat zijn de kosten? Ervaring leert dat dit voor individuen niet te regelen. Artsen mogen geen verklaring geven.

Commentaar [MB14]: Dit is een hele rare bepaling. Waar komt dit vandaan? Welke kosten worden hier mee gedekt? Je bent hier sws veel duurder mee uit dan met het OV. Dit kan betekenen dat als je maar 1x per maand gebruik maakt van de vervoersvoorziening dat het abonnement al duurder is dan de rit zelf!

11. Het vaste bedrag bedoeld in lid 3 onderdeel b,
- wordt geïnd door de gemeente
 - wordt geheven ongeacht het aantal ritten of kilometers dat de inwoner verbruikt
12. Het college controleert periodiek het gebruik van de voorziening op rechtmatigheid. Hierbij wordt ook gelet op de hoeveelheid gebruik (structureel vervoersprobleem) en op het bezoek van bestemmingen die een aanwijzing kunnen geven dat voorliggende voorzieningen beschikbaar zijn.
13. In afwijking van artikel 8 lid 6 van dit besluit kan CVV niet gebruikt worden voor vervoer naar begeleiding groep op grond van de Wmo. Hiervoor kan het college op basis van artikel 9 van dit besluit vervoer naar begeleiding groep toewijzen.
14. Als een inwoner gebruik maakt van een scooter of vergelijkbaar vervoermiddel, gelden de volgende regels:
- De inwoner mag de scooter niet meenemen in het CVV, tenzij hiervoor een specifieke vervoersindicatie is afgegeven.
 - De inwoner wordt geacht hiermee in de helft van het structurele vervoersprobleem te kunnen voorzien en hierdoor wordt het kilometerbudget gehalveerd.
15. Het enkele feit dat een inwoner door zijn beperking bij een bepaalde vervoerwijze (zoals lopen, fietsen, rijden op een scooter of per openbaar vervoer) meer last heeft van wind, regen, kou, zonlicht, allergenen, geluiden, drukte, of andere omstandigheden is geen grond om CVV toe te kennen. De inwoner wordt geacht :
- zich te kleden en anderszins voor te bereiden op voorzienbare omstandigheden en
 - om weersvoorspellingen te volgen en de planning hierop aan te passen en
 - om incidenteel een afspraak af te zeggen wanneer de omstandigheden geen andere mogelijkheid overlaten.
16. Bij de uitvoering van het vervoer worden door de vervoerder in één voertuig de ritten van verschillende inwoners gebundeld. Inwoners kunnen in het voertuig andere inwoners tegenkomen die reizen op grond van andere regelingen, of vanuit andere gemeenten.

Commentaar [PvB15]: Niet overeenkomstig gelijkwaardige deelname, zoals het VN-verdrag voorschrijft. Daarnaast zou de kosten-baten analyse nog wel eens negatief voor de gemeente uit kunnen vallen. Een dergelijke eigen bijdrage zou ook gemeld moeten worden bij het CAK om cumulatie tegen te gaan.

Commentaar [PvB16]: Controleren op bestemmingen gaat in tegen de privacy van de persoonlijke levenssfeer. In plaats van rechtmatigheidsonderzoek, gebruikersonderzoek dat je kunt gebruiken voor de volgende contractering

Commentaar [MB17]: Dit kan zo niet. Hier is jurisprudentie over dat dit geen afwijzende grond voor een vervoersvoorziening kan zijn. Er zijn nu eenmaal bepaalde mensen die niet tegen kou/regen/zonlicht kunnen. Hier moet een gemeente wel degelijk rekening mee houden en maatwerk leveren. Dit zijn uitsluitingsgronden die absoluut niet kunnen.

Artikel 9. Vervoer naar begeleiding groep

- Vervoer naar begeleiding groep is een maatwerkvoorziening voor routegebonden deeltaxivervoer, bedoeld voor een structureel vervoersprobleem van een inwoner als gevolg van een beperking die een vorm van taxivervoer naar begeleiding groep noodzakelijk maakt.
- Vervoer naar groepsbegeleiding is een aparte maatwerkvoorziening die als aanvullende bouwsteen op de maatwerkvoorziening groepsbegeleiding wordt

verstrekt. Indien er op basis van de uitgangspunten van groepsbegeleiding dichtbij een geschikte plek is en de inwoner wenst een plek verder weg, dan regelt de inwoner het vervoer zelf en op eigen kosten.

3. In afwijking van lid 1 kan het college deze voorziening ook toekennen voor regelmatig vervoer naar een sociale werkplaats, activerend werk of vergelijkbaar, wanneer de inwoner daaraan deelneemt onder een voorziening op grond van de Verordening Maatschappelijke Ondersteuning, onder voorwaarde dat die voorziening is toegekend met het oog op doorstroom naar een voorziening op grond van de Verordening Participatie
4. De eigen bijdrage voor deze voorziening, zoals bedoeld in artikel 12 van de verordening, wordt berekend op basis van een bedrag per instap en een bedrag per kilometer, waarvan de hoogte wordt vastgesteld door de BVO DRAN op basis van de regionale tarieven voor openbaar vervoer per bus. De eigen bijdrage:
 - a. wordt per kwartaal vastgesteld op basis van het feitelijk gebruik van de voorziening en
 - b. wordt vertaald in een kwartaal bijdrage en
 - c. wordt door de gemeente geïnd.
5. Voor deze voorziening wordt bij voorkeur de Plusbus ingezet. De inzet van de Plusbus is afhankelijk van de beschikbaarheid van voertuigen en chauffeurs en van de logistieke inpassing van de rit van de inwoner in bestaande routes.
6. De Plusbus mag in redelijkheid met de inwoner en de zorgaanbieder overleggen over het aanpassen van de bezoeken en bezoektijden van de inwoner, ten bate van efficiënte inzet van voertuigen en vrijwilligers. Dit mag niet ten koste gaan van de te leveren zorg.
7. De voorziening wordt alleen ingezet naar groepsactiviteiten met een starttijd van 10:00 of 13:00 en met een eindtijd van 13:00 of 16:00. In afwijking hiervan kan de Plusbus afspraken maken met de zorgaanbieder over afwijkende start- en eindtijden per deelnemer ten bate van efficiënte inzet van voertuigen en vrijwilligers.
8. Voor zover de Plusbus niet kan worden ingezet, wordt het vervoer geleverd door Avan.
9. Vervoer op afwijkende tijden van of naar de begeleiding groep, door ziekte of andere omstandigheden, is voor eigen rekening en valt niet onder een voorziening.
10. Artikel 8a, lid 3a en d, lid 5, lid 6, lid 8, lid 12, lid 14a, lid 15 en lid 16 zijn ook van toepassing op de maatwerkvoorziening vervoer naar begeleiding groep.

Commentaar [MB18]: De hamvraag hierbij is: wie bepaald of de voorziening geschikt is. Als dat de inwoner is, dan is het geen probleem. Als de gemeente dat is dan klopt het niet. Het VN verdrag gaat uit van keuzevrijheid, mobiliteit is volgend daarop. Hierbij zou aansluiting moeten worden gezocht hoe het in het leerlingenvervoer geregeld is.

Commentaar [PvB19]: De eigen bijdrage mag vanuit het gelijkheidsbeginsel in het VN-Verdrag uitsluitend bestaan uit een aan het OV gerelateerd tarief en wordt door Avan of evt. Plusbus geïnd.

Commentaar [MB20]: Er moet gewoon een alternatief zijn, vervoer naar de voorziening moet geregeld worden door de gemeente. Een inwoner moet hier niet zelf voor opdraaien. Waarom kun je hier je individuele vervoerspas dan niet voor gebruiken? De oplossing moet in artikel 8 gevonden worden wat ons betreft.

Commentaar [MB21]: Hiervoor gelden dezelfde opmerkingen als al eerder gemaakt zijn.