



Westervoort, 14 september 2020.

Aan: College van burgemeester en wethouders, gemeente Westervoort.

Betreft: Advies m.b.t. Collegevoorstel Besparingen Doelgroepenvervoer, versie 2.

Ons kenmerk: GR14092020.PvB

Uw kenmerk:

Geacht college,

De Participatieraad Sociaal Domein Westervoort heeft het college geadviseerd om de participatie betreffende het collegevoorstel Besparing Doelgroepenvervoer bij de Gehandicaptenraad Westervoort neer te leggen. Met onderstaande reactie wordt hieraan uitvoering gegeven.

Voorafgaand aan de inhoudelijke beoordeling van de voorgestelde beslispunten hechten wij eraan 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 werkelijk 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. "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. Het voorgestelde overleg met de VSO-scholen en een brief aan alle ouders vinden wij onvoldoende.

Wanneer WMO pashouders zelf kiezen voor de Plusbus omdat men vindt dat dit voor hen een adequate oplossing is om hun mobiliteitsbehoefte te vervullen hebben wij hier uiteraard geen enkel bezwaar tegen, mits men goed wordt voorgelicht over het verschil in gebruiksvoorwaarden voor de reiziger.

Het stoort ons dat de financiële positie van de gemeente de belangrijkste drijfveer is voor dit voorstel en dat hierbij gelijkwaardige mogelijkheden tot zelfstandige participatie totaal ondergeschikt aan worden gemaakt

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

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.

Adviezen m.b.t. de beslispunten.

1. **"OV voor VSO"** - Wanneer dit inderdaad staand beleid is, is het goed dit ook in de verordening Leerlingenvervoer op te nemen. Zo ontstaat er een rechtsgrond waarbij individuele toetsing voorwaarde moet blijven.
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 d.m.v. een goed gesprek. Ook de zogenaamde "zeldenrijders" hebben recht op zelfstandige mobiliteit tegen OV tarief en dus niet tegen het hogere WMO tarief zonder korting. Gesteld wordt dat er sprake is van incidenteel gebruik is wanneer er maximaal één keer per maand heen en weer een rit wordt gemaakt, dus 24 ritten per jaar. Wanneer er echter maandelijks (maand in maand uit) gebruik wordt gemaakt van de WMO-pas kan gesproken worden van structureel gebruik.

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 “Kanttekeningen” 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 Km budget kan alleen wanneer uit herindicatie blijkt dat er dan alsnog een op de persoon toegesneden mobiliteitsvoorziening overblijft.
Niet iedereen kan ongeacht weersgesteldheid en tijdstip op de dag 5 Km met een scootmobiel afleggen, (10 Km retour!) als deze al tot zijn of haar voorzieningenpakket behoort. Kortom, opnieuw het mantra van dit advies: MAATWERK.
4. **“Plusbus lokaal voorliggend op Wmo-pas”** - De systeemkenmerken voor reizigers met de Plusbus zijn dusdanig afwijkend in negatieve zin t.o.v. Avan dat er onmogelijk gesproken kan worden van gelijkwaardige mogelijkheden zoals het VN-verdrag bepaald.
De Plusbus in algemene zin lokaal voorliggend verklaren op de WMO-pas achten wij daarom onacceptabel. (zie het stukje over de kwaliteitsverschillen)
Bij de Kanttekeningen van dit voorstel stelt u “We mogen aannemen dat de coronacrisis voorlopig leidt tot een grotere groep vrijwilligers” Wij trekken deze aanname zeer in twijfel omdat veel vrijwilligers op hun beurt tot de zogenaamde kwetsbare doelgroep behoren en juist NIET bereid zijn zich in te zetten als vrijwilliger. E.e.a. blijkt ook uit diverse mediaberichten zoals het niet rijden van de Buurtbussen.
5. **“Korting sociaal begeleider afschaffen”**- Ongeacht de historie kan een sociaal begeleider wenselijk c.q. noodzakelijk zijn. Beoordeel dit bij een herindicatie en schaf het niet generiek af.
6. **“Ritbijdrage Wmo-dagbesteding”** – Gezien het vaak lage inkomen van de doelgroep adviseren wij u geen gebruik te maken van deze mogelijkheid. Als hier al voor gekozen zou worden vinden wij het onacceptabel wanneer hiervoor meer dan het reguliere OV tarief

betaald zou moeten worden. Monitoring van de financiële impact op de individuele cliënt is hierbij noodzakelijk.

7. **“Structurele analyse rittenbak”** – U stelt: “Om onterecht gebruik van de Plusbus op te kunnen sporen is een analyse op persoonsniveau noodzakelijk”. Wij adviseren u onderbouwd te laten onderzoeken in hoeverre dit mogelijk in strijd is met de AVG. Voor Avan is dit al ingeregeld. De Plusbus zegt op hun website het volgende: “Uw gegevens worden niet gedeeld met andere partijen tenzij deze betrokken zijn bij de vervoersaanvraag of het vervoer.” Wie zijn in dit geval deze betrokkenen? Is dit ook de subsidieverstrekker? Wij geloven niet dat een analyse op persoonsniveau door een gemeente volgens de AVG is toegestaan. Voor het gebruikmaken van de Plusbus is geen WMO- indicatie nodig. De gemeente is alleen subsidieverstrekker en heeft volgens ons geen recht op inzage in de individuele vervoersgegevens. Als subsidie verstrekker heeft ze volgens ons alleen op stichtingsniveau recht op inzage in de financiën.
8. **“Versterken positie consulent leerlingenvervoer”** – Het lijkt ons een goede zaak om mensen met kennis en aandacht voor deze materie een belangrijkere rol te geven. 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 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. U noemt in uw toelichting op dit punt de Andere insteek. Het feit dat u een andere mentaliteit nastreeft bij de toekenning van Wmo vervoer, ondersteuning versus minimale toekenning, vinden wij ronduit schokkend om te lezen en wij hopen van harte dat het college een dergelijk “insteek” evenals wij zal beoordelen als zijnde in strijd met de intentie van de wet.
10. **“plan van aanpak opstapplaatsen”** – Met inachtneming van de door u beschreven kanttekeningen op dit punt, adviseren wij u dit plan met grote zorgvuldigheid uit te werken en zeer goed te monitoren.
11. **“Plan van aanpak herijking beleids- en uitvoeringsregels”** – Het is een goede zaak om richtlijnen voor beleid te hebben maar het moet geen in beton gegoten geheel worden. Regels zijn er om vanaf te kunnen wijken en MAATWERK blijft in alle gevallen het belangrijkste ijkpunt.
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. Akkoord, rekening houdend met wisselende omstandigheden zoals o.a. weersgesteldheid en tijdstip op de dag.
 - c. Zie advies bij punt b.
 - d. Ook dit zou individueel beoordeeld moeten worden.
 - 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. Hierbij rekening houdend met het feit dat scootmobielen en koppelbikes in de reguliere bus niet zijn toegestaan en dat ons station niet voldoet aan de toegankelijkheidseisen voor rolstoelers, gezien de te grote afstand tussen trein en perron. De regiodirecteur van ProRail onderschrijft dit.

Tot zover ons advies op dit voor de doelgroep zeer belangrijke onderwerp, hun levenslijn met de buitenwereld. De algemene conclusie is dat er best veel zaken mogelijk zijn na een goed gesprek met de gebruiker van het doelgroepenvervoer. Andere voorstellen lijken meer kwaad dan goed aan te richten en zijn zeer discutabel gezien de intenties van de regelgeving waar de gemeente zich aan dient te houden.

Zoals eerder al aangegeven adviseren wij u met klem geen generieke maatregelen te treffen maar altijd MAATWERK toe te passen. Hierbij dient ook het mogelijk voorkomen van overbelasting van mantelzorgers een belangrijke rol te spelen.

Wij wensen u veel wijsheid en oog voor gelijkwaardigheid voor het kunnen functioneren van mensen met een handicap in onze samenleving bij het beoordelen van dit voorstel.

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

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P.H.M. van Bladel', followed by a long horizontal flourish.

Mw. P.H.M. van Bladel – Meussen
Voorzitter Gehandicaptenraad Westervoort.