



Raad voor Sociaal Domein Duiven

meedoen mogelijk maken

Raad voor Sociaal Domein Duiven
P/a Orgelstraat 9
6922 JJ DUIVEN
info@rvsdd.nl
www.rvsdd.nl

Gemeente Duiven
T.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 6
6920 AA DUIVEN

Duiven, 9 november 2020

Ons kenmerk: 2020-012/TN/CvG/vf

Uw kenmerk :

Betreft : Advies collegevoorstel 'Besparingen doelgroepenvervoer'

Geacht College,

De Raad van Sociaal Domein Duiven is gevraagd een advies uit te brengen over het collegevoorstel 'Besparingen doelgroepenvervoer'.

Inleiding

De Raad voor Sociaal Domein Duiven heeft, om tot een gedegen advies te kunnen komen, aan de Gehandicaptenraad van Duiven gevraagd kennis te nemen van het voorstel van de gemeente. De Gehandicaptenraad heeft in een schriftelijke reactie haar conclusies weergegeven en deze zijn door de RVSDD verwerkt in de conclusie en het advies.

De Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer heeft onlangs het rapport 'Mobiliteit op Maat' uitgebracht. De inhoud van dit rapport is meegenomen in onze overwegingen en advisering. Beide stukken zijn als bijlage (*) toegevoegd aan dit advies.

Algemeen

De Raad voor Sociaal Domein Duiven heeft, gezien de huidige financiële situatie, volledig begrip voor het zoeken naar besparingen op de uitgaven binnen het sociaal domein. Het is zelfs een goede zaak om al lang bestaande regelingen tegen het licht te houden en te bezien met de ogen en de omstandigheden van vandaag. Uiteraard moeten daarbij de wettelijke kaders van de Wmo en Jeugdwet en de richtlijnen van het VN-verdrag in het oog worden gehouden en als leidraad blijven dienen.

De RVSDD zet wel enkele kritische kanttekeningen bij het voorstel voor de besparingen. De voorgestelde besparingen zijn in de ogen van de RVSDD te generiek en te algemeen. Er wordt te veel naar geld gekeken in plaats van naar de kwaliteit van dienstverlening en de rechten van inwoners van de gemeente. Enkele keuzes in het voorstel zijn niet of onvoldoende onderbouwd, zoals bijvoorbeeld het standpunt dat er bezuinigd kan worden op de zogenaamde 'zeldenrijders' en dat een kwart van de leerlingen van het Voortgezet Speciaal Onderwijs (VSO) met het openbaar vervoer zou kunnen reizen. Voor het VSO geldt dat de complexiteit van het reizen met het OV in zijn geheel in acht moet worden genomen. Denigrerende bewoordingen als 'het briefje' van scholen en ouders die 'maar wat beweren' lijken niet op hun plaats in dit voorstel.

Het standpunt dat de dienstverlening door AVAN grotendeels door de Plusbus vervangen kan worden lijkt niet juist. 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? Positief is het investeren in de opleiding van de consulent leerlingenvervoer en het streven om leerlingen meer gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. De wijze waarop dit laatste gebeurt, moet in de ogen van de RVSDD zeer zorgvuldig en in nauw overleg met school en ouders gebeuren. In het VSO is hier namelijk al structureel aandacht voor in het onderwijsprogramma. Goed overleg met betrokkenen is ook noodzakelijk voor het invoeren van meer opstapplaatsen voor het VSO.

Algemeen oordeel en advies op de hoofdlijn

We adviseren het college deze voorstellen te toetsen op

- a. het uitgangspunt van kwalitatief goed en vriendelijk;
- b. het zorgvuldigheidsbeginsel en het beginsel van behoorlijk bestuur;
- c. de termen significante behoefte en structurele behoefte en deze te vervangen door maatwerk;
- d. de kwaliteitsverschillen tussen de Plusbus en AVAN en deze aan te passen aan de werkelijkheid;
- e. het organiseren van de participatie van ouders/verzorgers met betrekking tot het leerlingenvervoer.

Resumerend komen wij tot de conclusie dat deze aanpak geen recht doet aan de plicht van de overheid om de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid te waarborgen, op de wijze en op het tijdstip van hun keuze en tegen een betaalbare prijs (VN-verdrag vervoer Art. 20). De beste manier waarop dit onzes inziens mogelijk gemaakt kan worden, is het leveren van uitsluitend **maatwerk** als het om vervoer gaat van mensen met een handicap en **herindicatie** van alle gebruikers van de Wmo-pas. Daarmee snijdt het mes aan twee kanten: het oneigenlijk gebruik vervalt en het levert de nodige besparingen op, het maatwerk van dit onderdeel is op orde, én de gemeente voldoet aan haar wettelijk plicht.

Onderstaand geven we u ons advies per beslispunt.

OV voor VSO

De beoordeling van deze (maatwerk) mogelijkheden voor leerlingen moet gebeuren in nauw overleg met de school en ouders/verzorgers en moet aansluiten bij de aandacht die daarvoor is in het onderwijsprogramma. De afspraken moeten opgenomen worden in de verordening leerlingenvervoer. Keuzes over aantallen leerlingen die mogelijk in aanmerking komen voor reizen met het OV moeten onderbouwd worden.

Wmo-pas zeldenrijders

Zorgdragen voor maatwerk en toepassen van een herindicatie voor de huidige Wmo-pashouders.

Km-budget verlagen vanwege Plusbus

Zorgdragen voor maatwerk en toepassen van een herindicatie voor de huidige Wmo-pashouders.

Plusbus lokaal voorliggend op Wmo-pas

Zorgdragen voor maatwerk en toepassen van een herindicatie voor huidige Wmo-pashouders. De Plusbus in Duiven moet overigens nog geëvalueerd worden (zie hiervoor het RAD advies 'Mobiliteit op Maat', pagina 2 onderaan).

Korting sociaal begeleider afschaffen

Zorgdragen voor maatwerk en toepassen van een herindicatie voor de huidige Wmo-pashouders.

Structurele analyse rittenbak

Allereerst moeten de uitkomsten van de analyse vastgesteld worden en dan moet er gekeken worden of zo'n analyse op individueel niveau volgens de AVG toegestaan is.

Versterken positie consulent leerlingenvervoer

Inzet van deskundigheid is van groot belang bij het afgeven van deze beschikkingen. Dat hierop geïnvesteerd wordt, is zeker positief. De onderbouwing hiervoor in de tekst onder besluit 8 getuigt echter niet van vertrouwen in en respect voor ouders en scholen. De RvSDD adviseert dan ook deze tekst kritisch te heroverwegen.

Plan van aanpak opstapplaatsen

De kanttekeningen die hierbij beschreven worden, onderschrijven wij volledig. Werk dit plan goed en zorgvuldig uit met de betrokken partijen. Neem ouders mee in dit traject en weeg de mogelijkheden voor leerlingen van het VSO om gebruik te maken van het openbaar vervoer in nauw overleg met de school en ouders. Dit geldt ook voor de invoering van opstapplaatsen.

Plan van aanpak beleids- en uitvoeringsregels

Maatwerk moet hier het credo zijn.

'Nu nog niet'

Indien het College van burgemeester en wethouders in de toekomst besluit om gebruik te gaan maken van onderstaande mogelijkheden adviseren wij om rekening te houden met de onderstaande opmerkingen:

- a. **Eigen bijdrage Wmo-pas** Dit voorstel voldoet niet aan het gelijkwaardigheidsbeginsel, zoals dit verwoord is in het VN-verdrag. Dit hebben wij aan het begin van dit advies al benoemd.
- b. **Herindiceren mag scootmobiel meenemen** Dit is prima, als er wel rekening gehouden wordt met wisselende omstandigheden.
- c. **Korte ritten blokkeren** Zie ons advies bij punt b.
- d. **Geen AVAN voor vervoer naar dagbesteding** Dit graag individueel beoordelen.
- e. **Wmo-pas met en zonder korting** Dit punt brengt te hoge kosten voor de reiziger met zich mee en is in strijd met het gelijkheidsbeginsel dat iedereen tegen OV-tarief zou moeten kunnen reizen.
- f. **Plan van Aanpak invoering OV-advies op maat** Hou wel rekening met het feit dat scootmobielen en aankoppelbikes niet toegestaan zijn in de reguliere bus.

Tenslotte

Voor de doelgroep is dit een zeer belangrijk onderwerp, want het zorgt voor 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. Hierdoor is mogelijk duurdere ondersteuning/zorg niet nodig.

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. Daarbij moet gedacht worden aan de secundaire gevolgen van bepaalde voorstellen. Sommige voorstellen zijn zeer betwistbaar als je kijkt naar de intenties van de regelgeving waar de gemeente zich aan moet houden.

We realiseren ons de noodzaak van kostenbesparing en dat zal ook zeker mogelijk zijn met inachtneming van onze adviezen. Uiteraard zijn wij bereid om mee te denken en mee te werken aan de uitwerking en opvolging van de door ons aangedragen adviezen.

Met vriendelijke groeten,
Raad voor Sociaal Domein Duiven



J.P.M. Seijsener
voorzitter

Bijlagen:

- Advies Gehandicaptenraad Duiven
- Advies RAD 'Mobiliteit op Maat'

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 aanbiedt, 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.



Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen

Aan het bestuur van Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Arnhem-Nijmegen
t.a.v. de heer M. van den Beucken (directeur)

Betreft: advies rapport 'Mobiliteit op Maat'

Elst, 17 juni 2020,

Geachte heer van den Beucken,

U heeft ons verzocht een advies op te stellen over het rapport Mobiliteit op Maat (versie 30 april 2020).

Vanwege de Coronacrisis zijn wij als adviesraad de afgelopen maanden niet bijeen geweest. Wel hebben wij al onze leden in staat gesteld hun bevindingen over het rapport op schrift te stellen. Daar is door verschillende leden van gebruik gemaakt.

Daarnaast hebben de vicevoorzitter van onze raad en ondergetekende op 2 juni jl een video-overleg gevoerd met u en uw medewerkers.

Wij laten ons in ons handelen en onze standpuntbepaling altijd -en dus ook in dit geval- leiden door artikel 20 (over persoonlijke mobiliteit) van het VN-verdrag inzake gelijke rechten voor mensen met een handicap. We voegen de tekst van dit artikel toe aan het eind van dit advies.

Voordat wij overgaan op onze inhoudelijke reactie willen wij de vraag stellen hoe het rapport Vervoer op Maat zich verhoudt tot de 'Visie voor een bereikbaar Gelderland', een visie welke dezer dagen door Provinciale Staten van Gelderland wordt vastgesteld en waarin wij op pagina 6 lezen:

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor doelgroepenvervoer (vooral Wmo-vervoer).

Samen met hen bekijken we hoe we mensen met een (lichte) beperking, die niet beschikken over een Wmo-indicatie, toch een passende vorm van vervoer kunnen aanbieden.

We blijven deeltaxivervoer (het huidige OV-vangnet) aanbieden en verder verbeteren. Dit vervoer is bedoeld als voor- en natransport van het openbaar vervoer (OV).

Hierna reageren wij, met name ook vanuit de in onze raad ruim aanwezige ervaringsdeskundigheid inzake doelgroepenvervoer, op hoofdlijnen en in adviserende zin op het rapport.

De aanleiding van het onderzoek staat omschreven op pagina 2 van het rapport:

De regio's Achterhoek, Arnhem Nijmegen, Rivierenland en de provincie Gelderland hebben aan Lynxx en APPM gevraagd om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de bereikbaarheid van kleine kernen en woonwijken te verbeteren. Het gaat hierbij zowel om de samenhang met het lijngebonden openbaar vervoer (zowel bus als trein) als om een meer integrale benadering van het huidige vraagafhankelijke vervoer (Binnen concessies, OV-vangnet en WMO). Deze vraagafhankelijke vormen worden in het vervolg van deze visie 'Mobiliteit op Maat' genoemd, als vervanging van de term 'onderkant van het OV'.

Vervolgens wordt op dezelfde pagina de hier op gebaseerde opdracht geformuleerd:

Het onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

- mogelijkheden om de bereikbaarheid van kleine kernen en woonwijken te verbeteren. Bedoeling is om blanco naar deze opgave te kijken. Het gaat er om wat de reiziger zou willen;
- het kritisch bezien van en het doen van aanbevelingen over de systeemkenmerken op basis van de vervoervraag;
- analyse van maximaal 4 varianten – inclusief een mogelijk door Lynxx/APPM te ontwikkelen + variant – naar de gevolgen van de varianten op voorzieningen niveau (vervoerarmoede, inclusief duurzaamheid, haalbaar- en betaalbaarheid, enz.).

Gesteld wordt hier dat blanco naar de opgave gekeken moet worden en dat het er om gaat wat de reiziger zou willen. Wij vinden dat een uitstekend vertrekpunt. Des te opvallender is het dat wij nergens in de rapportage kunnen ontdekken dat reizigers geraadpleegd zijn. In ieder geval zijn wij als adviesraad op geen enkele wijze bij de totstandkoming betrokken geweest en we weten dat dat ook geldt voor ROCOV Gelderland.

Ons valt ook op dat de geïntroduceerde term mobiliteit op maat in de opdrachtstelling met name vertaald wordt in de richting van het verbeteren van de bereikbaarheid van kleine kernen en woonwijken.

Wij willen hierbij uitdrukkelijk naar voren brengen dat het wat ons betreft te allen tijde zou moeten gaan om de **integrale** benadering van het vraagafhankelijke vervoer. Zoals de opdracht is geformuleerd lijkt het er op dat wordt voorgesorteerd op een splitsing tussen WMO-vervoer en aanvullend openbaar vervoer. Wij adviseren u om samen met de provincie Gelderland deze twee vormen van vervoer blijvend, op professionele basis en voor langere tijd geïntegreerd uit te voeren. Onze voorkeur gaat dan ook uit naar een variant waarin dit zoveel mogelijk tot uitdrukking komt.

Het vervoer op maat draagt in onze ogen niet slechts bij aan het realiseren van voorzieningen die beantwoorden aan de behoefte van bereikbaarheid. Door middel van vervoer op maat worden voor de burger/reiziger immers ook tal van andere waarden gecreëerd. Zo draagt vervoer op maat met name ook bij aan de kwaliteit van leven en het behoud van zelfstandigheid van de reiziger.

Zeker nu (advisering Commissie Toekomst Zorg Thuiswonende Ouderen, januari 2020) er steeds meer beleidsaandacht komt voor het zo lang mogelijk thuis blijven wonen van mensen is vervoer op maat in de geïntegreerde vorm van het allerhoogste belang. Niet voor niets heeft de commissie zijn 35 aanbevelingen in vier basisprincipes samengevat. En die principes -in de commissierapportage uiterst toepasselijk REIS genoemd- zijn ook van toepassing op vervoer op maat. REIS staat namelijk voor:

Regie

Eenvoud

Integrale benadering

Samenwerking

Vervolgens willen wij hierna op basis van de inbreng van onze leden onze belangrijkste uitgangspunten bij vervoer op maat in adviserende zin aan u meegeven.

- Wij hebben waardering voor alle vrijwilligersinitiatieven die, ook in onze regio, vervoer van ouderen / mensen met beperking organiseren. Uitdrukkelijk willen wij daarbij aantekenen dat dit soort initiatieven in het kader van de uitvoering van de WMO niet als voorliggende voorziening aangemerkt kan worden.

- Kwaliteitsverlies t.o.v. de huidige situatie voor (geïndiceerde) WMO- reizigers is niet acceptabel is. Dit houdt met name het volgende in:
 - Géén vergroting van de ophaalmarge.
 - Instandhouding van deur tot deur vervoer zonder opslag.
 - Géén langere omrijtijd.
- Wij zien de volgende positieve impulsen:
 - Geef korting bij eerdere ritaanmelding.
 - Geef korting bij reizen in de daluren.
- Als eventuele kostenbesparingen ten opzichte van de huidige situatie kunnen wij benoemen:
 - Strikter indiceren bij de 62% van de WMO-geïndiceerden die geen assistentie nodig hebben.
 - Strikter indiceren bij deze 62% van de WMO-geïndiceerden of deur tot deur indicatie noodzakelijk is.
 - Overwegen of een standaard aanmeldtijd van 2 uur acceptabel wordt bevonden door de doelgroep (behoudens calamiteiten zoals loosritten).
- De keuze van de Provincie Gelderland voor exploitatie van alleen de “dikkere lijnen” mag niet leiden tot kwaliteitsverlies, kostenstijging en vervoersarmoede voor mensen met een WMO-indicatie.

Ons uitgangspunt is en blijft: Gelijkwaardige mogelijkheden voor iedereen zoals verwoord in Artikel 20 van het VN-verdrag inzake gelijke rechten voor mensen met een handicap:

Persoonlijke mobiliteit

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;

b. de toegang voor personen met een handicap tot hoogwaardige mobiliteitshulpmiddelen, -instrumenten, ondersteunende technologieën en vormen van assistentie en bemiddeling door mensen te faciliteren, onder meer door deze beschikbaar te maken tegen een betaalbare prijs;

c. personen met een handicap en gespecialiseerd personeel dat met personen met een handicap werkt, training in mobiliteitsvaardigheden te verschaffen;

d. instellingen die mobiliteitshulpmiddelen, -instrumenten en ondersteunende technologieën produceren, aan te moedigen rekening te houden met alle aspecten van mobiliteit voor personen met een handicap.

Wij zijn graag bereid om een nadere toelichting op dit advies te geven en worden graag uitdrukkelijk en blijvend betrokken bij de realisatie van de nadere uitvoeringsrichting van vervoer op maat!

Namens de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer Arnhem-Nijmegen,

Dirk H. van Uitert
(voorzitter)