

ADVIES



Aan : College van Burgemeester en Wethouders Ridderkerk
Van : Maatschappelijk Burgerplatform
Datum : 14 april 2022
Betreft : Concept Beleidskader Doelgroepenvervoer 2022

Geacht College,

Met interesse heeft het Maatschappelijk Burgerplatform Ridderkerk (hierna: MBR) kennisgenomen van het concept Beleidskader Doelgroepenvervoer 2022. Op woensdag 30 maart heeft het MBR een gesprek gehad met beleidsadviseur Frank Lekkerkerk. Het was een opbouwend gesprek.

Vervolgens wil het MBR het onderstaande met het college delen.

Missie

In uw missie mist het MBR de eigen regie voor volwassenen/kinderen. Voor het MBR is het belangrijk dat de mens centraal staat. Iedere volwassene/kind moet in staat gesteld worden zijn eigen leven te leiden, eigen keuzes te maken en mee te kunnen doen in de samenleving, ook degenen met een beperking. Dat iemand afhankelijk is van ondersteuning mag niet betekenen dat een ander invult wat iemand wil

Stimuleren zelfstandig reizen

Als MBR vinden we dat het uitgangspunt van het leerlingenvervoer moet zijn dat kinderen veilig en zo zelfstandig mogelijk naar school reizen. De ondersteuning van de gemeente moet niet alleen gericht zijn op vervoer, maar ook om kinderen zelf te leren reizen of te fietsen naar school. Kinderen die zelf leren reizen, zijn zelfredzamer en beter voorbereid op een vervolgstap als zij van school gaan.

Kinderen die leren fietsen zouden een fietsvergoeding als beloning moeten krijgen of als het kind reist met het openbaar vervoer zou het een OV kaart kunnen krijgen. Als kinderen leren reizen met het openbaar vervoer leren ze ook te reizen met de GO-OV -app. Een app op hun telefoon die ze helpt bij hun reis. Het zelfredzaamheidstraject gaat niet alleen om zelfstandigheid en onafhankelijkheid, maar is ook een flinke persoonlijkheidsontwikkeling.

Kwetsbaarheid

In de nota wordt een paar keer het woord kwetsbaarheid gebruikt, dat vindt het MBR jammer. Het MBR heeft moeite met deze aanduiding. Betrokkenen worden hiermee in een zielige slachtoffer positie geplaatst, met een appèl om ze vooral te beschermen. Door deze benaming plaatst de gemeente zich boven de doelgroep: de betrokken volwassenen/ kinderen worden op deze manier beoordeeld op hun gebrek aan kwaliteiten en vermogens en ze worden op grond daarvan geclassificeerd. De betrokkenen hebben al zo vaak gehoord dat ze tekort schieten. Dit helpt ze niet, integendeel, hun zelfbeeld krijgt een duw. Dat brengt ze nog verder van huis. Laat het woord gewoon weg.

Verder merkt het MBR op:

1. Waarom kan een volwassene geen vouwfiets meenemen in de bus, terwijl een rollator gewoon geaccepteerd wordt?
2. Hoe worden mensen met een beperking bij het doelgroepenbeleid betrokken. Het MBR vindt het belangrijk dat mensen met een beperking vanaf het eerste stadium volledig betrokken worden bij de uitvoering en beleidsbeslissingen.
3. In de infographic op pagina 3 wordt gesproken over 'mogelijkheid' en 'kans'. Het MBR vindt deze woorden wat ongelukkig gekozen.
4. Dat de gemeente maatwerkvoorzieningen toekent (bijlage Wettelijk kader punt 4) wordt alleen expliciet vermeld bij volwassenenvervoer. Het geldt echter voor alle vormen van vervoer, het is correct om deze maatwerkvoorziening ook expliciet vermelden bij leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer en planbaar vervoer.
5. Met de termen 'zelfstandig' en 'zelfstandigheid' wordt alleen verwezen naar de mensen binnen de doelgroep. In de praktijk wordt echter ook gekeken naar de ouders/verzorgers van deze mensen. Daar is niets over terug te vinden.
6. Onder paragraaf 2.2.1. wordt gerefereerd aan 'jurisprudentie'. Het is bevreemdend dat 'Jurisprudentie' wordt gebruikt als onderzoeksresultaat. Is er dan geen 'officieel' onderzoek naar verricht? Dit kan zo niet als referentiekader worden gebruikt.
7. Onder paragraaf 3.1, tweede alinea staat 'veel lager'. Wat wordt bedoeld met 'veel lager'? Zo is het subjectief. Geef hier een percentage aan.
8. In de alinea erna wordt gesproken over gestegen kosten. Zonder onderbouwing zijn de percentages weinig zeggend. Wat is de oorzaak van deze stijging? Zijn de kosten gestegen bij gelijk vervoersvolume of had dit een andere oorzaak? (Efficiëntie? Faalkosten?)
9. In paragraaf 3.2, bij het 4^e opsombolletje wordt gesproken over '49%'. De herkomst van dit percentage is onbekend. Op Europees niveau wordt een ander percentage genoemd.
10. In dezelfde alinea, bij het 5^e opsombolletje wordt gesproken over 'volledig', dit staat schril contrast met 'zoveel mogelijk' zoals eerder en later genoemd wordt.
11. Onder 4.1.1. bij het laatste opsomstreepje wordt gesproken over 'kunnen'. Dit is te vrijblijvend, dit moet zijn 'zullen', zeker omdat dit ook noodzakelijk blijkt te zijn in de praktijk. Zie ook 4.2.1. tweede streepje en 4.4.1.
12. Paragraaf 4.1.2., tweede alinea: Het beperken van spreiding kan als contra-productief worden opgevat t.a.v. de beperking van de reisafstanden. Dit punt zou wellicht beter onderbouwd kunnen worden.
13. Paragraaf 4.2: De drie genoemde uitgangspunten dekken niet de volledige lading van het leerlingenvervoer. Advies: punt achter leerlingenvervoer.
14. Paragraaf 4.3.1: In de vorige regel wordt expliciet een tijdsduur genoemd, en hier wordt alleen 'tijdig' gebruikt. Advies om bij beiden de tijdsduur te noemen.
15. Paragraaf 4.3.2.: De eerste alinea is vaag. Hierover ontvangt het MBR graag uitleg/hierover wil het MBR graag in overleg.
16. In de bijlage, onder Wettelijk kader WMO-vervoer wordt gesproken over hulpvraag en aanvraag. Het verschil is onduidelijk. Daarnaast wordt er gesproken over een besluit binnen twee weken, maar onderzoek binnen zes weken. Onderzoek 'kan' als aanvraag dienen. Hulpvrager weet zo niet waar die aan toe is. Graag dit verhelderen.

Riet Bolink

Waarnemend voorzitter MBR