Geachte heer, mevrouw,

Vanuit het beheerbureau is aan het Reizigerspanel (RP) van de Valleihopper de notitie beheersmaatregelen aangeboden ter advisering. Bij deze bieden wij dat advies aan, waarbij we nadrukkelijk vermelden dat deze op gesteld is vanuit het perspectief van de kwetsbare gebruikers van het WMO-vervoer, de achterban van het RP waarvan we de belangen behartigen.

In dit deel van het advies reageren we op de voorstellen t.a.v. de zes beheersmaatregelen.

**1. Tegengaan van oneigenlijk gebruik van de Valleihopper.**

Het WMO-vervoer moet ingezet worden voor de bedoelde doelgroep en niet voor b.v. vervoer naar de activiteitencentra. De afgelopen jaren is echter al meerdere malen in actie gekomen tegen oneigenlijk gebruik. We vragen ons af hoeveel winst hieruit nog te halen valt.

In de communicatie met gebruikers is het belangrijk dat duidelijk voor hen is wat er onder verstaan wordt. Wat is de definitie van oneigenlijk gebruik?

**2. Geen ritten meer onder de 5 kilometer voor WMO-pashouders met een scootmobiel/driewielfiets.**

Dit is een onvriendelijke maatregel voor deze groep gebruikers. Er kunnen zich (b.v. weers-) omstandigheden voordoen, waarbij ze wel op de Valleihopper zijn aangewezen. Daar komt bij dat we bang zijn voor een hellend vlak: Wanneer zijn de rolstoelgebruikers aan de beurt!?

We vernamen trouwens van gemeenten in de aanloop naar dit advies dat nog maar één van de acht gemeenten deze maatregel overweegt te kiezen. Een terechte keuze van de 7 gemeenten die deze maatregel afwijzen.

**3. Het stimuleren van het gebruik van OV en Welzijnsvervoer.**

We staan in principe achter deze maatregel, maar vragen ons af hoe realistisch die is. In het algemeen zijn voor het overgrote deel van de huidige gebruikers deze vormen van vervoer niet mogelijk, b.v. voor de elektrische rolstoelgebruikers.

Wij willen benadrukken het belangrijk te vinden dat bij een nieuwe aanmelding de mogelijkheid van dit vervoer benoemd en besproken moet worden. Wat zijn voor deze aanvrager de voor- en nadelen van deze vervoersmogelijkheden?

Terzijde merken we op dat dat op dit moment de Halte-taxi als vorm van OV-vervoer veel nadelen heeft voor onze achterban. Eerdere gebruikers van het OV gaan terug naar de Valleihopper merken wij in onze contacten met de gebruikers.

Voorheen konden mensen zonder WMO-pas gebruik maken van de Valleihopper, b.v. als ze door een operatie niet met eigen vervoer of met OV ergens heen konden. Mensen die financieel draagkrachtig waren, gingen niet direct naar de gemeente om een WMO-pas aan te vragen. Dit is afgeschaft door de provincie en er is de Halte-taxi voor in de plaats gekomen. Echter is dit geen oplossing voor genoemde groep mensen en vandaar de verwachting dat een deel daarvan de WMO-pas alsnog gaat aanvragen.

**4. Het vaststellen van het kilometerbudget op 1500 kilometer.**

Het is belangrijk per gemeente helder te hebben over hoeveel gebruikers het hierbij gaat. In ieder geval vinden we het noodzakelijk dat er voor deze groep gebruikers maatwerk wordt geleverd. Daarbij is het van belang dat de gebruiker tijdig een signaal ontvangt dat de grens van de 1500 kilometer wordt genaderd, zodat er voldoende tijd is voor een aanvraag en een maatwerkgesprek. Een andere optie is: Als op basis van het gebruik van de afgelopen jaren duidelijk is dat een gebruiker over de 1500 km gaat vooraf een hoger budget toekennen.

We vragen ons af hoeveel deze maatregel aan bezuinigingen oplevert in verhouding tot de kosten van het toepassen van maatwerk.

We staan dus zeer sceptisch tegenover deze maatregel. En als deze al toegepast gaat worden pleiten we voor een stap-voor-stap verlaging van het budget voor alleen die gebruikers die een duidelijk lagere gebruikersbehoefte hebben.

**5. Het verhogen van het kilometertarief van de reizigersbijdrage van 0.18 naar 0.25 in de spits. Voor minima geen verhoging doorvoeren voor het tarief.**

Vanuit de contacten met de gebruikers vragen wij ons af of deze maatregel wel een merkbaar effect zal hebben om een lager gebruik van de Valleihopper in de spits tot gevolg zal hebben. Veel activiteiten waarvoor het vervoer gebruikt wordt zijn niet te verschuiven, b.v. bij afspraken in het ziekenhuis, enz. Deze maatregel levert o.i. uiteindelijk een minimale bezuiniging op.

We staan afwijzend tegenover deze maatregel. We staan er vierkant achter dat de minima ontzien worden en stellen voor daarbij de 130%-norm toe te passen. Belangrijk is ook om voor de minima deze uitzondering niet achteraf maar vooraf te effectueren.

**6. Het invoeren van een laatboekopslag.**

Voorbeeld: Bij een bezoek aan het ziekenhuis kan een dag van tevoren de heenreis geboekt worden. Bij de terugrit kan dat niet. De gebruiker weet niet hoe laat hij in het ziekenhuis klaar is en kan pas boeken als dat het geval is. De opslag van 3 euro en dan mogelijk nog een spitstarief levert een te grote financiële belasting op. Ook doet deze opslag tekort aan de spontaniteit van bezoeken in het sociale netwerk.

We zijn expliciet tegen deze gebruikersonvriendelijke maatregel.

We schatten in dat de doelgroep voor de Valleihopper de komende jaren gaat toenemen. We zien dat de laatste jaren het gebruik van het WMO-vervoer voor onze kwetsbare achterban steeds onaantrekkelijker en onvriendelijker wordt. We formuleren onze bezwaren in de vorm van de volgende opmerkingen/vragen:

- Wordt door deze maatregelen de continuïteit van het vervoer vanuit het standpunt van de vervoerder gegarandeerd? Wij zijn bang dat we het WMO-vervoer gaan verliezen, omdat er voor de vervoerder geen verdienmodel meer in zit en zij niet meer gaan inschrijven bij een nieuwe aanbesteding.

- We hebben dan ook grote twijfels hoe in de toekomst de gemeente haar inclusie-opdracht gaat waarmaken. Hoe gaat de gemeente voldoen aan haar plicht dat de WMO-gebruikers kunnen participeren in de samenleving. Voor het RP een zeer aangelegen punt!

- T.g.v. de corona-periode stagneert het aantal aanvragers/gebruikers nog steeds. We adviseren in ieder geval om die reden te wachten met het invoeren van deze maatregelen.

- We vernamen in contacten met gemeenten dat een financiële doorberekening van de maatregelen een lager bedrag oplevert dan aanvankelijk het doel was. Waar hebben we het dan over in het licht van de totale begroting, vragen we ons af.

We brengen een negatief advies uit n.a.v. de voorgestelde maatregelen.

We kunnen ons voorstellen dat er bezuinigd moet worden en dat het WMO-vervoer daaraan ook een bijdrage levert. We stellen voor de kilometervergoeding bij de Valleihopper gelijk te trekken aan die van Valys en te verhogen van 0.19 naar 0.22 eurocent

Tenslotte nog een formele opmerking. Er zijn leden van het RP die ook participeren in adviesraden van de gemeenten. We hechten er waarde aan op te merken dat de standpuntbepalingen van het RP en van de adviesraden los van elkaar worden gezien.