

Aan de Raad

Made, 17 september 2012

Regnr.:

Opinieronde / peiling		
Opinieronde / peiling: 11 oktober 2012		Agendapunt: 6
Onderwerp: Invoering kostenbeheersingmaatregelen Wmo vervoer Deeltaxi		
Portefeuillehouder: P.J.W. Stoop Ambtelijke coördinatie: MA Steller: J.C.G.A. Razenberg	Bijlagen: 1.	Ter inzage: 2. Reactie op advies platform strippenbudget
Samenvatting: De kosten van het Wmo vervoer door de Deeltaxi stijgen door toename van het aantal ritten. Op 21 juni 2012 heeft de raad opdracht gegeven om verdere kostenbeheersingmaatregelen te onderzoeken. In voorliggend voorstel zijn mogelijke kostenbeheersingmaatregelen in beeld gebracht en de daaraan gekoppelde juridische en maatschappelijke aspecten. De raad wordt verzocht zich opiniërend uit te spreken over de maatregelen, waarna besluitvorming bij de begroting 2013 kan plaatsvinden.		

VOORGESCHIEDENIS EN/OF AANLEIDING

Via een raadsbrief van 9 mei 2012 is de raad geïnformeerd over het oplopend tekort van het Wmo vervoer via het kleinschalig collectief vervoer (Deeltaxi) oplopend van een tekort in 2012 van € 85.470,- tot een tekort van € 135.193,- in 2016.

In de raadsvergadering van 21 juni 2012 is de jaarrekening 2011 van de Deeltaxi en de begroting 2013 aan de orde geweest. De tekorten zijn n.a.v. deze raad alsnog in de begroting verwerkt. N.a.v. de kcv begroting 2013 zijn de gevoelens van de raad aan de bestuurscie geformuleerd met de scope op verdere kostenbeheersingmaatregelen. De reactie van de bestuurscie houdt in om verder gebruik te maken van het individuele pakket, zoals dit hierna omschreven in onderwerpen/peilpunten. Het College heeft vervolgens deze individuele maatregelen voorbereid en legt deze in dit opinievoorstel voor aan de gemeenteraad.

DOELSTELLING

Zonder ingrijpen in de kostenontwikkeling van de Deeltaxi, lijken de uitgaven door toename van het aantal ritten alleen maar te stijgen. De bestuurscommissie kcv heeft in 2003 en 2010 al eerder opdracht gehad om kostenbeheersingmaatregelen te formuleren. N.a.v. de onderzoeksopdracht van 2010 zijn er nog mogelijkheden in het individuele pakket van het Deeltaxi vervoer, die tot een kosten reductie kunnen leiden. Binnen de GR hebben alle 18 gemeenten de voorstellen t.a.v. de maatregelen van het collectieve pakket overgenomen. Binnen het individuele pakket resteren keuzes, die hieronder worden weergegeven.

ONDERWERPEN/PEILPUNTEN

De gemeente is verplicht om inwoners met een handicap een vervoersvoorziening Wmo aan te bieden voor maatschappelijke participatie. In het verleden wat het Deeltaxivervoer onbegrensd in vervoersafstand binnen het totale vervoersgebied van de gemeenschappelijke regeling. Inmiddels is het vervoer voor het totale gebied teruggebracht tot maximaal 5 openbare

vervoerszones. (m.u.v. Zundert en Werkendam, die 7 zones toekennen). De inperking tot maximaal 5 ov-zones heeft een positief effect gehad in de zin dat de vervoerskosten met gemiddeld 10% zijn gedaald.

Binnen het individuele pakket zijn bij de 2^e tranche beheersingmaatregelen 2010 de volgende voorstellen geformuleerd:

1. het invoeren van een inkomenstoets: als mensen meer dan 1,5 x het norminkomen (= 1,5 maal bijstandsniveau) hebben, komen ze niet in aanmerking voor het Wmo deeltaxivervoer;
2. verbod op ritten naar België;
3. het invoeren van een strippenbudget;
4. een verbod op het meenemen van scootmobielen in de deeltaxi;
5. het invoeren van een verhoogd tarief voor de sociale begeleider;
6. een kritischer indicatiestelling met name wat betreft het toekennen van specifieke voertuig-indicaties zoals het voorin zitten;
7. geen automatische verstrekking van Wmo-pas aan 80-plussers;

TOELICHTING OP ONDERWERPEN/PEILPUNTEN

1. Inkomenstoets:

Ten tijde van het uitgebrachte advies door de commissie, die de kostenbeheersingsmaatregelen heeft voorbereid, was er nog geen jurisprudentie. Inmiddels is deze wel voorhanden en deze bepaalt dat de gemeente geen inkomensgrenzen mag hanteren. Drimmelen heeft deze maatregelen t.a.v. de inkomensgrens ingevoerd in haar Wmo verordening en binnenkort zal de herzieningsverordening Wmo o.a. ten aanzien van dit punt aan de raad ter vaststelling worden aangeboden.

2. Ritten naar België:

Van de 18 deelnemende gemeenten binnen de GR kcv is een aantal gemeenten, dat grenst aan België. In het verleden hebben deze gemeenten (o.a. Zundert, Woensdrecht) het mogelijk gemaakt dat hun inwoners naar België kunnen reizen voor het onderhouden van familiecontacten. De kostenbeheersing houdt in terugkomen op deze optie en geen vervoer naar België meer mogelijk maken. Deze optie geldt niet voor Drimmelen. Vervoer naar België heeft nooit tot de mogelijkheid behoort.

3. Het invoeren van een strippenbudget:

Inmiddels heeft een aantal gemeenten van de GR kcv vervoer een strippenbudget ingevoerd, waardoor het reizen van maximaal 5 ov-zones in totaal wordt begrensd. Rucphen en Roosendaal kennen een strippenbudget toe van 600 strippen en voldoen daarmee aan de via jurisprudentie vastgestelde bovengrens van vervoerscompensatie van 2.000 km. De via de jurisprudentie vastgestelde ondergrens is een vervoerscompensatie van 1.500 km per jaar, wat overeenkomt met 500 strippen per jaar.

4. Verbod scootermobielen:

Vanaf het moment van invoering in april 1996 is het altijd mogelijk geweest om een scootmobiel mee te nemen. Enkele gemeenten uit het vroegere Streekgewest West-Brabant hebben dit verbod doorgevoerd.

5. Invoeren verhoogd tarief sociale begeleider:

Het Wmo tarief geldt voor de Wmo pashouder. Vanaf invoering van de Deeltaxi is het mogelijk geweest om een sociaal begeleider mee te nemen tegen hetzelfde tarief als de pashouder. Het voorstel houdt in om de sociaal begeleider tegen het dubbele tarief van de Wmo pashouder te laten meereizen, waardoor meer inkomsten worden gegenereerd.

6. Kritische indicatiestelling:

De indicatie conform de beleidsregels verstrekken en deze beleidsregels niet ruimer interpreteren, dan de uitgangspunten. Binnen de vervoersregio zijn soms forse percentage verschillen t.a.v. aanvullende vervoerseissen (o.a. voorin zitten, rolstoeltaxi, lage instap) De verschillen worden via managementinformatie gemonitord en de verschillen kunnen vaak niet anders worden uitgelegd als een gevolg van te soepel omgaan met de indicatie.

7. Geen automatische verstrekking bij 80+:

Er zijn gemeenten, die een deelnemerspas automatisch verstrekken bij het bereiken van bijvoorbeeld de leeftijd van 80 jaar. Drimmelen heeft dit nooit mogelijk gemaakt. Altijd wordt een Wmo vervoersindicatie beoordeeld aan de hand van de criteria.

ARGUMENTEN BIJ ONDERWERPEN/PEILPUNTEN

Op grond van bovenstaande resteren voor Drimmelen de volgende opties:

Ad 3. Strippenbudget:

Drimmelen kent 1275 Wmo pashouders van de Deeltaxi. Ongeveer 900 pashouders maken gebruik van deze voorziening en de overige zijn 'slapende' pashouders, die mogelijk in de toekomst actief worden. Het feit dat er geen gebruik wordt gemaakt van de deelnemerspas heeft geen financiële gevolgen. De kosten zijn nihil.

Het Regiobureau heeft becijferd dat omstreeks 43 inwoners een bovengemiddeld reisgedrag vertonen met een strippenverbruik van > 600 per jaar. Deze inwoners gebruiken dermate veel dat er indien dit wordt teruggebracht omstreeks 9% kostenbesparing plaatsvindt.

Invoering strippenbudget houdt voor deze groep in, dat zij voor het vervoer boven de 600 strippen het hoge vrije reizigerstarief moeten betalen.

Indien deze kleine groep inwoners het niet eens is met de inperking van hun vervoersbehoefte voor het Wmo tarief, kan de compensatie verplichting opnieuw in beeld worden gebracht en kan indien noodzakelijk op basis van de hardheidsclausule naar bevinding van zaken worden gehandeld. De verwachting is dat de hardheidsclausule nauwelijks zal behoeven te worden ingezet (ervaring andere gemeenten). Het regiobureau adviseert t.a.v. de eenduidigheid in de regio in combinatie met het aanbieden van de maximale compensatie van 2.000 km deze variant aan.

Tevens is een variant becijferd met inzet van 500 strippen per jaar. De besparing loopt dan op tot 17 % en 74 personen zouden dan worden getroffen. Deze variant wordt door het Regiobureau niet geadviseerd. Deze maatregel balanceert op de ondergrens en binnen de regio van 18 gemeenten zou Drimmelen de enige zijn, die daarvoor kiest. De ambtelijke ondersteuning van het Regiobureau heeft becijferd dat er een kostenreductie behaald kan worden van € 39.000,- op jaarbasis voor een strippenbudget van 600 strippen. De besparing bij het invoeren van een strippenbudget van 500 strippen bedraagt € 68.000,-.

De eerste variant kan de wettelijke toets goed doorstaan. Er wordt de maximale compensatie aangeboden en relatief een zeer kleine groep wordt door de maatregel getroffen.

Ad 4 Verbod op vervoer scootermobielen.

Becijfering leert dat de besparing maximaal € 5.000,- op jaarbasis zal belopen. Dit is een totaal van het huidige gebruik + inschatting van een deel van ritten uitval. Het financieel effect is gering en de cumulatie met het invoeren van het strippenbudget leidt mogelijk tot grotere consequenties voor de doelgroep. Juridisch is deze maatregel invoerbaar.

Ad 5 Verhogen tarief sociale begeleider

De sociaal begeleider mag gratis mee. De gemeente wordt alleen voor de pashouder gefactureerd. De sociaal begeleider betaalt wel een eigen bijdrage, gelijk aan de eigen bijdrage van de pashouder. Het laten meereizen van een sociaal begeleider levert dus inkomsten op voor de gemeente. Het verdubbelen van het tarief van de sociaal begeleider levert geen verdubbeling op van de inkomsten. Het zal eerder leiden tot rituitval en het meer alleen reizen van de pashouder. Het is een impopulaire ingreep met consequenties voor de doelgroep. De opbrengst wordt ingeschat op € 5.700,- op jaarbasis. Juridisch is deze maatregel inzetbaar.

Ad 6 Kritische indicatiestelling

Momenteel wordt conform de criteria, neergelegd in het beleid, geïndiceerd. Naar de toekomst toe zal het indiceren niet zozeer wijzigen, maar zal meer ingestoken moeten worden op de compensatie. Het aantal strippen wordt dan afgestemd op de vervoersbehoefte in relatie tot mogelijkheid van benutten van bijvoorbeeld toegankelijk openbaar vervoer. Deze uitwerking zal op een regionaal niveau plaats moeten vinden en zal de nodige tijd vergen.

WAAR MOETEN WE OP LETTEN?

Wijziging van beleid moet goed worden gecommuniceerd. Na besluitvorming door de raad worden de nieuwe maatregelen gepubliceerd via de weekbladen. Daarnaast krijgen ook alle pashouders een voor bezwaar-, en beroep vatbare wijzigingsbeschikking met daarin de aanpassingen/beperkingen van de vervoersmogelijkheden.

WIE ZIJN DE BETROKKEN PARTIJEN

Naast alle pashouders het Regiobureau en de vervoerder. De vervoerder is Personenvervoer Zuid Nederland. Via een Europese aanbesteding is PZN onze contactpartner en deze moet 3 maanden voor het invoeren van een nieuwe maatregel worden ingeseind.

VERVOLG/HOE GAAN WE DIT DOEN

Het Wmo platform is om advies gevraagd. Dit advies en concept beantwoording daarop is als bijlage bij deze opinie peiling gevoegd.

WAT HEBBEN WE HIERVOOR NODIG (VOOR DE VERDERE UITWERKING)?

Binnen de begroting 2012 en de meerjaren begroting zijn de begrotingswijzigingen van de GR kcv opgenomen. Indien kostenbeheersingmaatregelen worden toegepast heeft dit positieve gevolgen voor de begroting 2013 en volgende jaren. Vrijkomende middelen kunnen daarbij worden herbestemd.

HOE GAAN WE COMMUNICEREN?

Via de gemeentepagina van het weekblad in combinatie met het verzenden van 1275 beschikkingen.

RESUMÉ WAAROVER MEN ZICH MOET UITSPREKEN:

De opinie van de gemeenteraad wordt gevraagd t.a.v. de onderstaande punten, waarna definitieve besluitvorming bij behandeling van de begroting 2013 kan plaatsvinden.

- 1) uitspreken voor het invoeren van een strippenbudget voor het Wmo vervoer van 600 strippen op jaarbasis;
- 2) afhankelijk van kostenontwikkeling het verder terugbrengen van 600 strippen naar 500 strippen naar de toekomst verschuiven tot het moment dat de raad deze maatregel wil effectueren;
- 3) Geen verbod invoeren op vervoer scootermobielen;
- 4) Geen wijziging aanbrengen in tarief sociale begeleider;
- 5) Toekomstige ontwikkelingen t.a.v. kritische indicatiestelling afwachten.