Archiefexemplaar

Sociale Raad gemeente Aalten
Aan mevrouw , secretariaat

AALTEN

AALTEN	:	9 februari 2021
Verzonden	:	
Zaaknummer	:	
Bijlage(n)	:	
Uw e-mail van	:	16 december 2020
Uw kenmerk	:	
Telefoonnummer	:	(0543) 49 33 33
Beh. ambtenaar	:	de heer M.A.J.B. Fiering
Onderwerp	:	adviesaanvraag

Geachte mevrouw beste leden van de Sociale Raad,

Op 5 november 2020 hebben wij het concept “Verordening Sociaal Domein gemeente Aalten 2021” voor een advies voorgelegd aan de Sociale Raad (SR) Aalten. Op 16 december 2020 ontvingen wij van u dit gevraagde advies. In deze brief geven wij u hierop onze reactie.

Onze reactie
Allereerst willen wij u hartelijk danken voor uw advies. U geeft in uw advies aan dat u akkoord gaat met de aanpassingen van de Verordening Sociaal Domein met uitzondering van de aanpassing in paragraaf 7.4 over de jaarlijkse bijdrage voor het gebruik maken van het Wmo-tarief voor het collectief taxivervoer. Dat laatste vinden wij jammer om te lezen.

Meegegeven overwegingen en aandachtspunten
In uw advies heeft u ons een aantal overwegingen en aandachtspunten meegegeven. Deze hebben wij aandachtig gelezen. Hieronder geven wij u hierop onze reactie.

Overwegingen SR	**Aandachtspunten vanuit SR**
De SR is er geen voorstander van om stijgende uitvoeringskosten bij de gemeente door te belasten aan de minst draagkrachtigen. Een groot aantal van de indicaties voor een Wmo-tarief collectief taxivervoer is voor de minst draagkrachtige burgers .	De stijging van de uitvoeringskosten wordt veroorzaakt door slechte afspraken tussen de gemeentes en ZOOV over de verrekening. Deze worden gebaseerd op de afgegeven indicaties en dat geeft een slecht beeld van het werkelijk gebruik van het taxivervoer. Een derde van de burgers met een indicatie maakt geen of weinig gebruik van het collectief taxivervoer. De SR adviseert de gemeente dan ook om met ZOOV-afspraken te maken over een verrekening op basis van gemaakte kosten/verrekende kilometers in plaats van op basis van afgegeven indicaties. Dit is niet de gemakkelijkste weg maar volgens de SR wel zinvol en draagt bij aan een gezondere werkrelatie tussen de gemeentes en ZOOV.

Onze reactie hierop:
De stijging van de uitvoeringskosten hebben niet enkel betrekking op ZOOV, maar ook op onze gemeentelijke organisatie. Daarbij willen wij een onderscheid maken tussen enerzijds het voorkomen van onnodige uitvoeringskosten en anderzijds het voorkomen van een verdere stijging van de uitvoeringskosten door een toename van het aantal aanvragen.

Onnodige uitvoeringskosten
Wat het daadwerkelijke vervoer van ZOOV betreft wordt dit ingekocht op basis van historische ritgegevens. Het vervoer wordt met ZOOV afgerekend op basis van de uitgevoerde ritten en daarmee het daadwerkelijke verbruik. Cliënten met een indicatie die geen gebruik maken van het vervoer zorgen binnen dit gedeelte dan ook niet of nauwelijks voor extra kosten. In dat opzicht zien wij geen noodzaak om dit gedeelte van onze afspraken met ZOOV, op basis van uw advies, te herzien.
Het gedeelte van de uitvoeringskosten dat wel nadelig wordt beïnvloed door cliënten die geen gebruik (meer) maken van de vervoersindicatie zit hem bij ZOOV in (overhead)kosten voor bijvoorbeeld het versturen van nieuwsbrieven/ mailings en een onnodig grote en niet actuele database (in Mybility), mede met het oog op het (achteraf) moeten verwerken van (niet doorgegeven) verhuizingen en overlijdens.
Aan de kant van de gemeente bestaan deze onnodige uitvoeringskosten (wanneer een cliënt uiteindelijk geen gebruik maakt van ZOOV) uit het houden van een onderzoek door een consulent, het afgeven van een beschikking en de administratieve verwerking daarvan.

Besparen op de uitvoeringskosten door het afremmen van de toestroom
Verder willen wij besparen op de uitvoeringskosten door de toestroom af te remmen. De aanvragen voor de Wmo-indicaties voor het collectief taxivervoer (ZOOV Op Maat) blijven toenemen, waardoor ook de totale uitvoeringskosten stijgen. Het invoeren van een jaarlijkse bijdrage van € 60,- zorgt ervoor dat inwoners zelf (nadrukkelijker) de afweging maken of zij daadwerkelijk een probleem hebben op het gebied van het participeren aan de samenleving dat zij niet zelf kunnen oplossen. Door de jaarlijkse bijdrage is bij incidenteel gebruik het reizen met ZOOV Op Maat als OV-reiziger (waar iedere inwoner gebruik van kan maken) goedkoper dan het gebruik van een Wmo-indicatie. Naast de opbrengsten uit de jaarlijkse bijdragen is de verwachting dat de toestroom wordt afgeremd en er zodoende op de uitvoeringskosten wordt bespaard.

Overwegingen SR	**Aandachtspunten SR**
De SR is van mening dat een financiële drempel opwerpen als gemeente om gebruik te mogen maken van een wettelijke regeling, Wmo-tarief taxivervoer, niet terecht is. Zeker in deze situatie niet omdat de gebruiker ook een eigen bijdrage moet betalen als daadwekelijk gebruik gemaakt wordt van een taxi. Twee keer een eigen bijdrage betalen, eerst om gebruik te mogen maken van de regeling en daarna bij het feitelijk gebruik.	De gemeente stelt dat het invoeren van een jaarlijkse bijdrage van € 60,- ervoor zorgt dat de inwoners zelf, nadrukkelijker, de afweging maken of zij daadwerkelijk een probleem hebben op het gebied van het participeren aan de samenleving dat zij niet zelf kunnen oplossen. De SR stelt daar vraagtekens bij. Er zullen minder burgers een indicatie aanvragen, maar waarschijnlijk niet minder gebruik maken van het taxivervoer want dat deden ze al niet. Een derde van de indicaties maakt immers geen gebruik van het vervoer.

Onze reactie hierop:
Aan het daadwerkelijk gebruik van vervoer (zo ook dat van ZOOV Op Maat) zijn per definitie kosten verbonden. Via ZOOV Op Maat kunnen inwoners tegen Wmo-tarief gebruik maken van het collectief taxivervoer. Daarnaast wordt in de nieuwe situatie aan deze inwoners jaarlijks een bijdrage in de kosten van het vervoer in rekening gebracht van € 60,-.
Wij zijn ons er van bewust dat het collectief taxivervoer bedoeld is voor deelname aan het maatschappelijk verkeer en dat de invoering van een jaarlijkse bijdrage van € 60,- ten opzichte van de huidige situatie zorgt voor een lastenverhoging voor de gebruikers van het collectief taxivervoer. Dit gegeven is ook betrokken bij onze afwegingen om te komen tot het voorliggende voorstel.

Naast het betaalbaar houden van het collectief (Wmo)taxivervoer en het daarmee inderdaad willen afremmen van de toestroom aan aanvragen heeft in onze afwegingen (voor inwoners met een minimum inkomen) een rol gespeeld dat in de algemene bijstandsnorm een vergoeding is opgenomen voor de kosten van deelname aan het maatschappelijk verkeer. Ook wanneer iemand een minimuminkomen heeft wordt het hebben van een auto en de bijbehorende kosten (verzekering, wegenbelasting, etc.) als algemeen gebruikelijk beschouwd. Hiervoor wordt ook geen bijzondere bijstand verstrekt. In het algemeen beschikken de gebruikers van het collectief taxivervoer niet meer over een auto. Een jaarlijkse bijdrage in de kosten voor het collectief taxivervoer is voor hen dan ook lager dan de kosten voor het bezit en gebruik van een auto.
Wij willen u er daarbij op wijzen dat, mocht er sprake zijn van een bijzondere/uitzonderlijke/ schrijnende situatie (die zich van andere situaties onderscheidt), wij dan via de bijzondere bijstand maatwerk kunnen leveren.

Overwegingen SR	**Aandachtspunten SR**
Zeker omdat de minst draagkrachtigen niet gecompenseerd kunnen/ mogen worden en voor die groep is € 60,- per jaar een behoorlijk bedrag.	De SR vraagt zich af of de mogelijkheid onderzocht is of de betaalde € 60,- zou kunnen worden gebruikt door de burger bij het daadwerkelijk reizen met de ZOOV.

Onze reactie hierop:
Het gebruiken van de jaarlijkse bijdrage van € 60 als zijnde een “tegoed” bij het daadwerkelijk reizen met ZOOV betekent dat men voor de eerste € 60 vervolgens “gratis” kan reizen met ZOOV. Dit biedt daardoor echter nauwelijks tot geen afremming op de toestroom en biedt ook mogelijkheden voor ongewenste situaties. Het kan er namelijk toe leiden dat cliënten juist meer/ onnodige kilometers met ZOOV (tegen het gereduceerde Wmo-tarief) gaan maken om de € 60 “op te maken” (bijvoorbeeld aan het einde van het jaar). Dit zou daarmee leiden tot juist hogere uitvoeringskosten. Daarmee is dit geen optie voor ons.

Eveneens betekent dit een complexere uitvoering doordat in de administratie bijgehouden moet worden wie wanneer heeft gereisd en welk “tegoed” nog over is. Wat zich vervolgens vertaalt in juist hogere uitvoeringskosten.

Overwegingen SR	**Aandachtspunten SR**
De SR vindt het niet acceptabel dat alle gebruikers van de regeling een lastenverzwaring krijgen omdat een aantal, een derde, van de gebruikers de regeling volgens de gemeente verkeerd gebruikt. Met twee derde van de gebruikers heeft de gemeente geen problemen, maar ze moeten wel betalen.	Uit de brief van de gemeente blijkt niet dat er onterecht gebruik gemaakt wordt van het taxivervoer, hooguit van het aanvragen van een indicatie. Met de aanvrager in gesprek en/of een jaarlijkse evaluatie over een vervolg is dan zinvoller.

Onze reactie hierop:
Het staat een ieder vrij om een afgegeven indicatie wel of niet te benutten. Het is onjuist om de invoering van een jaarlijkse bijdrage te zien als een “straf” wegens verkeerd gebruik (door anderen). Wij voeren een algemene jaarlijkse bijdrage in omdat wij het collectief taxivervoer betaalbaar wensen te houden. Wij vinden dat vervoerskosten tot de normale kosten van bestaan behoren en dat inwoners hier zelf ook een verantwoordelijkheid in hebben. Met de jaarlijkse bijdrage kunnen inwoners zelf beslissen of zij voldoende gebruik (gaan) maken van de ZOOV-taxi om van de indicatie gebruik te blijven maken dan wel te willen aanvragen.

Daarbij is het goed om te weten dat er in de kernen van Dinxperlo en Aalten (overdekte en verwarmde) electrokarren rijden waar inwoners gebruik van kunnen maken. Een vrijwilliger brengt de inwoner dan met de elektrokar op afspraak en binnen de gemeentegrens naar zijn of haar afspraak en haalt hem of haar ook weer op.

Oordeel
Zoals uit het bovenstaande blijkt vormen de door u aangehaalde overwegingen en aandachtspunten voor ons geen aanleiding om het concept “Verordening Sociaal Domein gemeente Aalten 2021”te heroverwegen en/of aan te passen.
Wij hebben daarbij wel begrip voor uw overwegingen en de genoemde aandachtspunten, maar gaan er vanuit u met onze inhoudelijke reactie voldoende te hebben meegenomen in onze beweegredenen en onze afwegingen die wij hebben gemaakt om tot dit oordeel te komen.

Vervolg
Het ongewijzigde concept van de “Verordening Sociaal Domein gemeente Aalten 2021” is nu door ons college als definitieve versie ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Uw reactie op de conceptversie is, net als deze brief met daarin onze reactie daarop, als bijlage toegevoegd aan dit voorstel. De verwachting is dat de gemeenteraad op 23 maart 2021 een definitief besluit neemt over de “Verordening Sociaal Domein gemeente Aalten 2021”.

Vragen
Heeft u vragen of opmerkingen over deze brief of over de bijlagen? Neemt u dan contact met op met de heer R. Letteboer via telefoonnummer 0543 - 49 33 33 of via email r.letteboer@aalten.nl.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van de gemeente Aalten

drs. A.J.M. Gildhuis
secretaris/algemeen directeur

mr. A.B. Stapelkamp
burgemeester