

Onderwerp : Aanpassing Wmo Verordening inzake doelgroepenvervoer

Zaak- & documentnr. : Z/21/080213/201510172

Opsteller : Esther Vaessen

Portefeuillehouder : Hans Breunissen

Team : Sociaal Domein

Telefoonnr. 06 33

Samenvatting

Het college verzoekt u de Verordening Maatschappelijke ondersteuning 2019 te wijzigingen door vaststelling van bijgevoegd wijzigingsbesluit. Daarin is opgenomen het heffen van de eigen bijdrage voor de Wmo-pas, het heffen van de eigen bijdrage voor het vervoer naar de dagbesteding en met het woord structurele vervoersbehoefte zorgen dat de Wmo-pas als een voorziening kan worden toegewezen aan inwoners met een structurele behoefte. Hierdoor verlagen de uitgaven aan incidenteel vervoer dat ook middels andere (voorliggende) voorzieningen of het netwerk ingevuld kan worden en verlagen de uitgaven door inning van eigen bijdragen.

Beslispunten

- 1) *De Verordening Maatschappelijke ondersteuning 2019 te wijzigen door vaststelling van bijgevoegd wijzigingsbesluit.*

Aanleiding

In de kennisgeving Maatregelen Doelgroepenvervoer is u aangekondigd dat wijzigingen van regelgeving voor doelgroepenvervoer zouden worden voorbereid. Door de organisatie is een plan van aanpak opgesteld met daarin een pakket aan maatregelen. Deze maatregelen vergroten het beroep dat de gemeente doet op eigen kracht en zelfredzaamheid en bevordert de inclusie. Om dit door te voeren zijn er aanpassingen nodig van besluiten (bevoegdheid college) en verordeningen (bevoegdheid raad). Op dit moment ligt aan u voor het wijzigingsbesluit Verordening Maatschappelijke ondersteuning 2019 met daarin doorgevoerd de maatregelen:

- heffen eigen bijdrage Wmo-pas;
- heffen eigen bijdrage vervoer dagbesteding;
- inzetten op een structurele vervoersbehoefte;

Hierdoor verlagen de uitgaven aan incidenteel vervoer dat ook middels andere (voorliggende) voorzieningen of het netwerk ingevuld kan worden en verlagen de uitgaven door inning van de eigen bijdragen.

De maatregelen geven daarnaast invulling aan de transformatiedoelstelling in het document "Samen sterk" en aan bezuinigingen die met de Voorjaarsnota 2020 (voor 2021 en verder) zijn opgenomen in de begroting onder 'rationalisatie doelgroepenvervoer'. In het concept herstelplan staan deze onder bezuinigingen doelgroepenvervoer.

Planning

Na vaststelling van het wijzigingsbesluit zal deze openbaar gemaakt worden via officiële bekendmakingen. De inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit is 1 september 2021. Indien de aanpassingen niet worden vastgesteld heeft dit financiële consequenties voor de opgenomen bezuinigingen in de begroting en het herstelplan.

Beoogd effect

Door meer in te zetten op eigen kracht en verantwoordelijkheid van inwoners stimuleren we de zelfredzaamheid en kan de gemeente uitgaven besparen op het gebied van doelgroepenvervoer, zoals opgenomen in de begroting en het herstelplan.

Argumenten

1.1 Opnemen structurele vervoersbehoefte

De mensen die hun Wmo-pas incidenteel gebruiken, hebben niet een heel bijzonder vervoerpatroon. Voor de ritten die ze maken zijn veelal voorliggende alternatieven beschikbaar. Verreweg de meeste ritten vallen tussen de 5 en de 15 km. Inwoners die incidenteel gebruik maken van de Wmo-pas, hebben strikt genomen geen behoefte die door de gemeente ondersteund moet worden (hierbij wordt voor Westervoort uitgegaan van 1 keer per twee maanden heen en terug oftewel 12 ritten) zolang dit geen invloed heeft op de mogelijkheid om te participeren. Zij kunnen hun incidentele rit op andere manieren maken:

- Waar mogelijk met inzet vanuit het netwerk of het laten vervoeren door een taxi op eigen kosten.
- Waar mogelijk met hulpdienst Graag Gedaan, voor een tarief vergelijkbaar met de Plusbus. Graag Gedaan gaat wel altijd na of er geen andere mogelijkheden zijn.
- Waar mogelijk met de Plusbus, voor een tarief dat iets hoger ligt dan de Wmo-pas (maar dat juist voordeliger is dan Avan als je met zijn tweeën reist)
- Bovendien kunnen zij Avan ook gebruiken zonder Wmo-pas. Ze betalen dan een hoger tarief. Omdat dit incidenteel is, zijn de meerkosten te overzien.
- In sommige gevallen kan men in aanmerking komen voor zittend ziekenvervoer via de zorgverzekering.

Door het definiëren van de structurele vervoersbehoefte in de verordening en verder uitwerken in het besluit wordt er duidelijker verwoord wanneer een inwoner in aanmerking kan komen voor een vervoersvoorziening, zoals het collectief vraagafhankelijk vervoer. Natuurlijk wordt daarbij gekeken naar de persoonlijke situatie, waardoor er ook aandacht is waar nodig maatwerk.

1.2 Eigen bijdrage Wmo-pas invoeren

Artikel 3.8 van het Uitvoeringsbesluit Wmo 2015 bepaalt dat een eigen bijdrage voor een vervoersvoorziening geheven kan worden zonder toepassing van het kostenmaximum van het abonnementstarief. Voorwaarde hiervoor is dat de gemeente bij verordening de hoogte van de bijdrage vaststelt. Op dit moment wordt er een ritbijdrage geheven. Deze ritbijdrage bestaat uit per rit een opstaptarief en het aantal gereden kilometers keer het kilometertarief. Deze tarieven zijn gebaseerd op het OV-tarief en daarmee niet kostendekkend voor het vervoer. Door het heffen van eigen bijdrage voor het bezit van de Wmo-pas van 5 euro in de maand (60 euro op jaarbasis) worden de netto uitgaven aan vervoer met de Wmo-pas verlaagd.

1.3 Eigen bijdrage Vervoer begeleiding groep invoeren

Inwoners die lopend of fietsend naar een nabijgelegen dagbesteding gaan, doen dit op eigen kosten. Inwoners die de bus nemen of die gebracht worden doen dit ook op eigen kosten. Alleen als een inwoner met taxivervoer (Avan of Plusbus) naar dagbesteding gaat, betaalt hij of zij niets voor het vervoer.

Dit komt landelijk veel voor en het is historisch zo gegroeid, maar het is niet per se logisch en ook niet wettelijk vereist. De gemeente is vrij in een keuze van eigen bijdrage voor vervoer, binnen de doelstellingen van de wet. Hiervoor geldt ook de bepaling in artikel 3.8 van het Uitvoeringsbesluit Wmo 2015. Echter de gemeente heft op dit moment hiervoor geen eigen bijdrage, ook geen ritbijdrage.

Invoeren van een eigen bijdrage in de vorm van een ritbijdrage voor vervoer van inwoners naar begeleiding groep (dagbesteding) verlaagt de netto bijdrage van de gemeente aan het betreffende vervoer en schept meer gelijkheid tussen inwoners ongeacht wijze van verplaatsing.

Kanttekeningen

1.1 Gehandicapteraad heeft negatief geadviseerd op een eerder concept van diverse maatregelen.

In het advies wordt aangegeven dat de Gehandicapteraad het niet eens met een maatregel zoals eerder benoemd "Zeldenrijders". Wat inhield dat als de Wmo-pas minder dan 1 x per maand, oftewel 24 ritten, werd gebruikt de pas zou kunnen worden afgenomen. De Gehandicapteraad geeft aan inwoners zelf te laten motiveren waarom en hoe zij hun mobiliteitsbehoefte ingevuld zouden willen zien. Daarnaast vindt de Gehandicapteraad 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. Een aanvraagprocedure zou dit volgens de gehandicapteraad te erg frustreren.

Het college is van mening dat in het verleden niet altijd zorgvuldig is gekeken naar de mogelijkheden van de inwoner om gebruik te kunnen maken van andere (voorliggende) voorzieningen of het netwerk, vooral bij een incidentele vervoersbehoefte zoals naar het ziekenhuis. Daarbij ziet het college ook positieve ontwikkelingen in de voorliggende voorzieningen zoals de start van de Plusbus, waarvan rond de zomer een evaluatie wordt verwacht. Voor iedere voorziening geldt een aanvraagprocedure, dit zou geen reden moeten zijn om inwoners een Wmo-pas te laten behouden voor het geval ze er een keer gebruik van willen maken. Terwijl juist deze incidentele vervoersbehoefte ook op een andere wijze opgelost kan worden.

Door de Gehandicapteraad wordt ook aangegeven dat met het invoeren van een eigen bijdrage voor de Wmo-pas en het vervoer naar de dagbesteding er sprake is van onwenselijke cumulatie van eigen bijdragen en dat de overheid juist dit wil voorkomen door de wijze waarop men dit nu heeft ingericht.

Het college is van mening dat de overheid met artikel 3.8 van het Uitvoeringsbesluit juist de gemeenten de keuze laat over het heffen van een eigen bijdrage voor het vervoer.

De Gehandicapteraad heeft met betrekking tot de eigen bijdrage voor vervoer naar de dagbesteding nog aangegeven dat, als hier al voor gekozen zou worden, hij het onacceptabel vindt wanneer hiervoor meer dan het reguliere OV tarief betaald zou moeten worden. In het wijzigingsbesluit is dan ook opgenomen het tarief gelijk te houden

aan het opstap- en kilometertarief van de Wmo-pas, dat gebaseerd is op het OV-tarief.

1.2 Er ontstaat een verhoging van de kosten voor gebruik van het vervoer voor de inwoner

Het invoeren van de eigen bijdragen verhoogt de kosten van de inwoner.

De inwoners die aangewezen worden op andere (voorliggende) voorzieningen of het netwerk, zullen in bepaalde situaties voor een individuele rit meer kosten maken dan een vergelijkbare rit in Avan. Echter deze kosten kunnen ook in aanmerking komen voor de aftrek vervoerskosten bij de belastingdienst, hiervoor wordt o.a. ook verwezen naar de tabel van het Nibud. Zo staat in die tabel aangegeven dat bij een totaal besteedbaar inkomen van 1250 euro in de maand (1 persoons huishouden) een gemiddelde besteding van 71 euro per maand aan vervoerskosten is berekend. Alle kosten boven de 71 euro per maand zijn bij de belastingdienst aftrekbaar. Kosten voor vervoer naar arts en ziekenhuis zijn apart aftrekbaar.

Financiële paragraaf

Voorbehoud op hardheid van cijfers

Het Wmo-vervoer vertoont de komende jaren een autonome (demografische) groei van 6% per jaar door de vergrijzing van de babyboomgeneratie. Dit betekent dat besparingen die in een jaar worden gerealiseerd, het volgende jaar alweer kleiner kunnen zijn. Op termijn van enkele jaren is verdere stijging van kosten van het doelgroepenvervoer in absolute bedragen daardoor onvermijdelijk en hebben maatregelen enkel een remmend effect op deze stijging.

De kostprijs van vervoer wordt beïnvloed door landelijke indexaties, fiscale regels, wetgeving en zelfs door verkeerswerkzaamheden. Het gebruik van het vervoer wordt beïnvloed door keuzes van inwoners, roosters van scholen en dagbestedingen en het maatwerk dat consulenten leveren. Rekenen met maatregelen in deze context van vrije keuze, maatwerk en externe factoren betekent onvermijdelijk werken met schattingen.

Door het implementeren van het plan van aanpak met daarin uiteenlopende maatregelen en door vooraf rekening te houden met overlap tussen de verschillende maatregelen wordt de kans vergroot dat de realisatie in de buurt komt van de geschatte uitkomsten. Meer zekerheid is niet te geven.

Totaalbeeld in relatie tot begroting

In het herstelplan zijn de onderstaande totaal bedragen opgenomen als bezuiniging doelgroepenvervoer. Voor 2021 is rekening gehouden dat de maatregelen gedurende het jaar worden doorgevoerd. Tevens is van belang om te melden dat bij de reeds begrote besparingen destijds uitgegaan is enkel van de besparingen en niet van de benodigde kosten voor implementatie.

Effect op begroting	2021	2022	2023	2024 e.v.
Reeds begrote netto besparing	€ 125.000	€ 204.000	€ 204.000	€ 204.000
Reële netto besparing	€ 24.850	€ 106.375	€ 124.000	€ 124.000
Effect op begroting	€ 100.150	€ 97.625	€ 80.000	€ 80.000
Duiding	Nadelig (bijramen)	Nadelig (bijramen)	Nadelig (bijramen)	Nadelig (bijramen)

De verwachte netto besparing die gerealiseerd worden met het vaststellen van het wijzigingsbesluit zijn meegenomen in de bedragen die genoemd staan bij reële netto besparing. Deze bedragen zijn verwachte reële netto besparingen op basis van het plan van aanpak. Mocht het wijzigingsbesluit niet worden vastgesteld of worden uitgesteld of worden aangepast, dan heeft dit direct gevolgen op te verwachten besparingen en daarmee op de begroting.

Participatie en communicatie

Vorig jaar is het concept collegevoorstel “Besparingen Doelgroepenvervoer” voor advies voorgelegd aan de Gehandicaptenraad Westervoort, die dit adviestraject op verzoek van de Participatieraad heeft opgepakt, het concept collegevoorstel “Besparingen Doelgroepenvervoer”. Daarin zijn diverse maatregelen beschreven voor zowel Wmo- als leerlingenvervoer, waaronder ook de drie aanpassingen die nu verwerkt zijn in het aan u voorgelegde wijzigingsbesluit Verordening maatschappelijke ondersteuning 2019. Het collegevoorstel besparingen Doelgroepenvervoer is omgevormd naar een plan van aanpak Maatregelen doelgroepenvervoer waar het college de organisatie opdracht voor heeft gegeven deze verder uit te werken en waar nodig wijzigingen van regelgeving voor te bereiden.

Naar aanleiding van het advies van de Gehandicaptenraad Westervoort is in het plan van aanpak het volgende aangepast of meer benadrukt:

1. In de uitwerking van de beleidsregels, welke vastgesteld worden door het college, zal duidelijker gemaakt worden dat maatwerk voorop staat en dat generieke maatregelen dit maatwerk niet in de weg staan.
2. De ondergrens voor structurele vervoersbehoefte in relatie tot de Wmo-pas is verlaagd van 1 keer per maand, naar 1 keer twee maanden.

Het wijzigingsbesluit treedt, na vaststelling ervan, in werking op 1 september 2021. Direct na vaststelling van het wijzigingsbesluit door uw raad zullen de inwoners met een Wmo-pas en inwoners die een toewijzing hebben voor vervoer naar de dagbesteding (uitgevoerd door Avan of de Plusbus) worden geïnformeerd over de wijzigingen en wat dit betekent. Tevens zal zorggedragen worden voor de officiële bekendmaking van het wijzigingsbesluit.

Duurzaamheid

Aan dit voorstel zijn geen duurzaamheidsaspecten verbonden.

Uitvoering

Na vaststelling zal de uitvoering hierover geïnformeerd en zal het innen van de eigen bijdragen ingericht worden, waarbij gezorgd wordt dat op 1 september het proces is beschreven en ingericht.

Bijlagen

201510419 – Raadsbesluit Wijzigingsbesluit Verordening Maatschappelijke ondersteuning 2019

201492013 – Bijlage 2 Advies Gehandicaptenraad

Westervoort,

Burgemeester en wethouders van Westervoort,

mr. J. Kersten
secretaris

drs. A.J. van Hout
burgemeester