

BEZUINIGINGEN PUBLIEK VERVOER, ONDERDEEL WMO IN FORMAT

Feitelijk en objectief

Er zijn mogelijkheden om te bezuinigen op het Wmo-vervoer, welke in beeld zijn gekomen na de gezamenlijke aanbesteding van o.a. het Wmo-vervoer door de gemeenten in Groningen en Drenthe, beide provinciebesturen en het OV-bureau Groningen en Drenthe.

Door deze gezamenlijke operatie, waarbij o.a. de oorspronkelijk van toepassing zijnde perceelgrenzen in een aantal gevallen zijn losgelaten alsmede het veel integraler aanbieden van en combineren van voorheen afzonderlijke vervoersstromen mogelijk wordt, zijn de eerste voorzichtige besparingen langzamerhand zichtbaar aan het worden.

Publiek Vervoer heeft bij de start van de aanbesteding en het aangaan van de GR een businesscase uitgebracht, waarin een aantal elementen wordt benoemd om de combinatiegraad te verbeteren en daarmee de kosten van het vervoer te verlagen. M.n. deze handreikingen worden in het navolgende verder uitgewerkt.

Wat moet er gebeuren?

Het geheel overziend, is er een aantal koerswijzigingen in gang te zetten, waarbij volgens de businesscase in het meest gunstige geval een besparing van 15% op de vervoerskosten Wmo mogelijk zou moeten worden. Voorzichtigheidshalve is in het navolgende ingestoken op 10%. Deze besparing kan worden bereikt door een aantal zaken op te pakken en nader uit te werken. Een nadere onderbouwing van de hierna volgende uitwerking kan op verzoek alsnog worden verstrekt..

- a. *Het invoeren van een jaarlijks tarief voor de houder van een Wmo-vervoerspashouder*
Momenteel is de pas volledig gratis. Overwogen zou kunnen worden om m.i.v. 1-1-20 van elke pashouder een jaarlijkse bijdrage te vragen van € 10,-. Uitgaande van ruim 2800 pashouders, zou dit een structurele verhoging van de inkomsten van € 28.000,- kunnen betekenen.
- b. Om dit te kunnen realiseren, moet het Wmo-vervoer door een wijziging van de verordening Wmo uitgezonderd worden van het abonnementstarief, omdat anders deze extra inkomsten direct weer in mindering zouden komen op de eigen bijdrage die elke gebruiker van een Wmo-voorziening maandelijks maximaal betaalt.
- c. *Het verhogen van het instap- en kilometertarief voor pashouders Wmo*
Wij hanteren een instaptarief van € 0,85 alsmede € 0,17/km. Daarmee is Oldambt één van de meest gebruikersvriendelijke gemeenten. Het instaptarief is zelfs lager dan dat voor het OV. Voorgesteld wordt daarom om het instaptarief op te trekken tot € 1,- en het kilometertarief naar € 0,20. Daarmee zou Oldambt in het geheel een middenpositie in gaan nemen t.o.v. de overige gemeenten. Daarmee verhogen we onze inkomsten met gemiddeld gezien zo'n 17%, vertaald naar de begroting een toename van € 110.000,- x 1,17 = ongeveer € 19.000,-, dus gemiddeld gezien ongeveer € 6,75 per pashouder per jaar (uiteraard afhankelijk van het reisgedrag).
- d. De extra inkomsten zoals genoemd onder a en c betekenen op pashoudersniveau voor elke pashouder een gemiddelde kostenstijging van € 16,75/jaar, afhankelijk van het reisgedrag.
- e. *Nieuwe, maar ook bestaande pashouders op andere wijze indiceren*
Onderzoek wijst uit, dat gemiddeld 40% van de pashouders Wmo-vervoer ook beschikt over een OV-chipkaart. Dat impliceert, dat een deel van de pashouders in staat lijkt te zijn met het OV te reizen (als bus en trein goed toegankelijk zijn) en dat soms ook doet, maar gezien hun handicap niet in staat is om van en naar het station te komen. Wmo-vervoer is nu altijd deur-tot-deur-vervoer. Op basis van dit gegeven zou dit voor een aantal pashouders kunnen worden omgezet naar een stuk vervoer per OV, onder de voorwaarde dat er gezorgd wordt voor een goed voor- en natraject. Oplossing hiervoor is het inrichten van zgn. HUB's: regionale knooppunten voor de belangrijke bus- en treinverbindingen. In onze gemeente worden via het OV-bureau de stations Winschoten en Scheemda geschikt gemaakt als HUB. Ook niet gehandicapten willen soms naar een HUB en kunnen daarvoor gebruik (gaan) maken van de zgn. HUB-taxi. Die kan de HUB-reizigers gaan combineren met de Wmo-pashouders die in het kader van hun reisbestemming in voorkomende gevallen deels van een stukje OV gebruik kunnen maken. Dat betekent dat alle nieuwe gescreend moeten worden op de vraag of zij in staat zijn deels van het OV gebruik te maken. De bestaande pashouders moeten opnieuw gescreend worden op de vraag of ze, gezien hun handicap in voorkomende gevallen deels met het OV zouden kunnen rijden, of niet. Is dat mogelijk, dan kan hun

indicatie iets worden aangepast en kunnen ze het stuk OV van hun reis met hun eigen OV-pas afleggen en is de gemeente nog slechts verantwoordelijk voor het organiseren van het voor- en natransport. Kunnen ze het niet, verandert er voor die groep ook niets.

f. *Kritischer kijken naar zgn. "bijzondere vervoerswensen"*

Ruim 1000 van de 2800 pashouders heeft ooit, gegeven hun handicap, een zgn. bijzondere vervoerswens toegekend gekregen. De vervoerder hanteert daar codes voor om precies te kunnen weten met welk type voertuig hij moet komen voorrijden. Te denken valt aan zaken als "alleen met een personenwagen" of "moet met gestrekt been vervoerd worden". Een aantal van deze gespecificeerde indicaties (die het combineren van ritten lastiger maakt) is mogelijk om diverse redenen niet meer urgent en kan geheel of gedeeltelijk geschrapt, bv. omdat de pashouder deels hersteld is van een aandoening die die bijzondere vervoerswijze noodzakelijk maakte. Ook blijkt dat er in de loop der jaren tussen vervoerder/chauffeurs en pashouders aparte afspraken zijn gemaakt, die niet in het gemeentelijk dossier van betrokkenen zijn vastgelegd. Het systeem is dus enigszins vervuild. Bij de screening onder punt e. moet ook dit element in de beschouwingen worden betrokken.

g. *Het vervoer per OV aantrekkelijker maken en pashouders ondersteunen bij de gewinning*

Door het voorstel het tarief voor het Wmo-vervoer wat te verhogen, zal het in ieder geval iets duurder geworden dan het OV-tarief. Dat verlaagt de drempel voor de groep Wmo-gebruikers om te gaan oefenen met deze nieuwe mogelijkheden. Dat betekent dat er wat extra inzet moet komen in de sfeer van voorlichting, advisering bij het plannen van de reis (rol taxicentrale), informatievoorziening (er komen al grote matrixborden op beide stations) alsmede in sommige gevallen enige persoonlijke begeleiding op de HUB's zelf. Dat kan enige kosten met zich mee brengen maar nog niet helder is welke rol PV dan wel het OV-bureau hierbij kunnen spelen. Daarom voor dit moment slechts een PM voor extra uitgaven.

h. *Extra te verwachten besparingen*

PV becijfert 15%, ik stelde al voor om uit te gaan van 10%. We begroten momenteel voor het Wmo-vervoer € 1.001.000,-, dus een structurele besparing m.i.v. 2021 (niet volgend jaar al, gezien de noodzakelijke voorbereidingstijd) van ongeveer € 100.000,- lijkt haalbaar. 2020 is dan een overgangsjaar.

Daarnaast valt te voorzien, dat als het reizen iets duurder wordt, het gebruik iets zal dalen. Niet in te schatten valt wat het effect hiervan zal zijn. Dat betekent iets minder extra inkomsten maar ook veel minder extra uitgaven want elke rit wordt slechts voor 11% gedekt uit gebruikersbijdragen, dus komt voor 89% op ons conto. Ter vergelijking: het OV per bus is voor 13% kostendekkend, de rest is gesubsidieerd.

i. *Extra uitgaven*

Om ruim 2800 dossiers van pashouders door te lopen op zowel mogelijkheden deels per OV te reizen als het opnieuw beoordelen van eventuele bijzondere vervoerswijzen is formatie Wmo nodig. Die kan extra worden ingehuurd of, met gesloten beurzen, worden ingezet vanuit de formatie-uitbreiding die op 1 januari a.s. op de rol staat. Daarom is hier geen bedrag aan gekoppeld. Van belang is wel, om in 2020 te beginnen met het gericht indiceren van nieuwe aanvragers en het kritisch bekijken van de dossiers, zodat geleidelijk aan een steeds grotere groep bestaande pashouders opnieuw geïndiceerd wordt.

j. *Als dit pakket aan voorstellen wordt goedgekeurd, dient op zo kort mogelijke termijn een formeel signaal te worden afgegeven aan het OV-bureau, dat de beoogde HUB's Scheemda en Winschoten op zo kort mogelijke termijn definitief in gereedheid worden gebracht om als regionaal knooppunt te gaan fungeren. Provinciaal moeten zo'n 50 HUB's worden ingericht, hetgeen enkele jaren tijd zal vergen. Door onze HUB's nu al aan te melden, komen zij met voorrang aan de beurt en kunnen operationeel zijn begin 2021 om alle ge(her)indiceerde pashouders te gaan bedienen die een reis willen maken waarbij een HUB-HUB-traject zinvol en logisch is.*

k. *Kort voor dat moment zullen er ook afspraken gemaakt moeten worden met de vervoerder(s) in ons perceel en belendende percelen omdat de overgang naar HUB-HUB-vervoer een andere wijze van reisplanning zal betekenen. De vraag "Hoe laat wilt u worden opgehaald" moet dan worden omgezet naar de vraag "Hoe laat wilt u arriveren", omdat betrokkenen dan ruim op tijd op de HUB aanwezig moeten kunnen zijn om de volgens dienstregeling rijdende trein of bus te halen. Ook zal de taxicentrale dan meer dan voorheen Wmo-reizigers moeten gaan ondersteunen bij het plannen van zowel de heen- als terugreis.*

l. *Verhoging van de afstand enkele reis van 22,5 naar 25 km.*

Er zijn argumenten om, samen met Midden-Groningen de maximale enkele reisafstand op te trekken van 22,5 naar 25 km. omdat wij de enige gemeenten zijn die nog zo'n lage maximale

reisafstand hanteren. De verwachting is niet dat dit tot grote kostenstijgingen zal leiden (de bulk van de ritten is veel korter en de meeste bestemmingen in bv. Groningen liggen ook buiten de range van 25 km.), maar door deze verruiming wordt een langzamerhand gegroeid probleem m.b.t. de aansluiting op het Valys-vervoer opgeheven. Dat rekende vroeger met 5 zones (in onze gemeente indertijd omgerekend tot 22,5 km.) maar gaat nu uit van 25 km. Pashouders dienen nu voor een Valysrit voor 2,5 km. het reguliere taximetertarief te betalen. Dit is weliswaar geen bezuiniging, maar het lijkt efficiënter om deze kleine verruiming in deze hele serie voorstellen mee te nemen.

- m. *Het beperken van het maximaal aantal te reizen Wmo-kilometers van 2250 tot 2000 km/jaar.* Voor een aantal pashouders zal dit een beperking van hun reiskilometers betekenen, omdat ze in de regel tot aan die grens gebruik maken van de Wmo-taxi. Betrokkenen krijgen ook een signaal als ze op een bepaald moment de grens van 90% van hun maximum naderen. Door het aantal kilometer op jaarbasis iets te verlagen, ontstaat een niet nader te kwantificeren besparing die mogelijk weg zal vallen tegen de verruiming van de enkele reisafstand van 22,5 naar 25 km. zoals benoemd onder punt n.. Anderzijds blijft het op grond van persoonlijke omstandigheden altijd mogelijk om in bijzondere gevallen een ontheffing te krijgen via de Wmo-consulent voor een overschrijding van deze kilometergrens (bv. bij langdurige opname van een gezinslid op een locatie verder weg waardoor familiebezoek opeens sterk zou moeten worden beperkt). Er is dus altijd een vangnet waar een beroep op kan worden gedaan.
- n. Tegelijkertijd kan bij het toekennen van nieuwe aanvrager Wmo-vervoer in de beschikking worden opgenomen, dat voor het lopende jaar het maximale aantal kilometers naar rato van het aantal inmiddels verstreken maanden, evenredig wordt teruggebracht. Dus voor een verstrekking medio het jaar, wordt het maximaal aantal nog te reizen kilometers teruggebracht van 2000 tot 1000. Het effect hiervan is niet of nauwelijks vooraf te kwantificeren, maar zal er ongetwijfeld wél zijn.

Globale planning

Als de raad in kan stemmen met dit pakket aan bezuinigingsmaatregelen, zou het college per direct de beide HUB's Scheemda en Winschoten bij het OV-bureau aan moeten melden om m.i.v. 2021 of zoveel eerder als mogelijk is, de formele status van HUB te krijgen en als regionaal knooppunt te gaan fungeren.

M.i.v. 1-1-20 dient er naar schatting ongeveer een mensjaar formatie Wmo vrij gemaakt te worden voor de (her)beoordeling van de bestaande vervoersdossiers, het aanpassen in voorkomende gevallen van beschikkingen alsmede het voeren van een aantal keukentafelgesprekken teneinde mensen te motiveren om meer dan voorheen met het OV te gaan reizen.

Ook zal het jaar 2020 nodig zijn om de overgang van deze kwetsbare doelgroep naar de HUB's toe te lichten, te begeleiden en betrokkenen een aantal malen te ondersteunen bij het zelfstandig reizen met bus of trein. Ook moet er met onze vervoerder een afspraak worden gemaakt om ritaanvragen voortaan op een andere wijze in te plannen en betrokkenen – indien van toepassing – te attenderen en motiveren om een deel via het OV te gaan reizen.

De raad dient in te stemmen met het verhogen van de opstap- en kilometerarieven alsmede met het invoeren van een jaarlijkse bijdrage van € 10,-/pashouder voor een pasje. Ook de voorstellen m.b.t. het verruimen van de maximale afstand voor een enkele reis en het iets beperken van het maximum aantal kilometers/jaar zullen door de raad moeten worden vastgesteld, het liefst nog in 2019.

Tegen die achtergrond moet het de jaarlijkse eigen bijdrage voor een pasje voor het Wmo-vervoer via een wijziging van de verordening worden losgekoppeld van het zgn. abonnementstarief.. Ook deze wijzigingen zouden bij voorkeur nog in 2019 moeten worden doorgevoerd.

Vervolgens moet het college een besluit nemen over de vraag of de extra f.t.e. voor het herbeoordelen van de ruim 2800 pashoudersdossiers kan worden gevonden binnen de formatie-uitbreiding Wmo per 1-1-20 of dat daar afzonderlijk menskracht op moet worden ingezet.

Resumerend v.w.b. financiële consequenties

- 1. Invoeren € 10,-/pasje/jaar **structureel € 28.000,- m.i.v. 2020 hogere inkomsten**
- 2. Optrekken instaptarief en kilometerprijs **structureel € 19.000,- m.i.v. 2020**
- 3. Anders indiceren (meer toe leiden naar OV, bijzondere vervoerswensen kritisch bekijken) **structureel € 100.000,- m.i.v. 2021**
- 4. Extra kosten voor opwaardering HUB's en ondersteuning/toeleiding doelgroep naar ritten OV: **PM, m.n. incidenteel.**

5. Extra formatie Wmo voor herbeoordeling 2800 pashoudersdossiers: **€ PM incidenteel voor 1 jaar (2020)**, afhankelijk van de vraag naar extra inhuur of opvangen binnen reeds geplande formatie-uitbreiding.
6. Optrekken van maximale reisafstand van 22,5 km tot 25 km. valt weg tegen beperking maximaal aantal kilometers/jaar van 2250 naar 2000 km. **Effect netto nihil.**
7. Nieuwe indicaties Wmo-vervoer naar rato datum toekenning door laten werken in maximaal aantal kilometers gedurende het eerste kalenderjaar. **Effect niet te kwantificeren.**

6 augustus 2019

Adrie de Wit

Contactambtenaar Publiek Vervoer