



Aan het college van B&W
van de gemeente Altena

Almkerk, 29 januari 2021

Betreft: bezuinigingen deeltaxi 2021

Geacht college,

Inleiding

De Brede Adviesraad Sociaal Domein Altena (BASDA) brengt hierbij ongevraagd advies uit over de toekomstige bezuinigingen op het terrein van Kleinschalig Collectief Vervoer (KCV), Ondanks dat we ons bewust zijn van de noodzaak voor financiële ombuigingen, zoals door de gemeenteraad is besloten gebaseerd op het rapport Evenwicht Sociaal Domein Altena (Berenschot,2020) zijn er wel signalen waarneembaar waar het college van Burgermeester en Wethouders rekenschap van moet hebben bij de uiteindelijke besluitvorming en de implementatie van dat nieuwe beleid. Wij geven advies om het besluit aan te passen of op onderdelen niet te effectueren. In dit advies signaleren wij elementen die samenhangen met grootverbruikers, puntbestemmingen, het vervoersgebied en het oneigenlijke gebruik. De ambtelijke stukken: Besparingen Deeltaxi 2021, CV Wijzigingsvoorstellen Deeltaxi 2021; en CV Wijzigingen WMO-deeltaxi College 2021-08-12-2020 liggen aan ons advies ten grondslag.

De signalen, gebaseerd op de hierboven genoemde ambtelijke stukken vindt u in dit advies.

Tot slot willen wij u meegeven dat wij op zijn minst verbaasd zijn dat de BASDA niet om advies is gevraagd, gezien de grootschalige sociale en maatschappelijke gevolgen die de ombuigingen voor de gebruikers (mogelijk) zullen hebben.

Besparingsopgave

Uit de bijlage 'CV Wijzigingen Deeltaxi 2021' merken wij op dat in de programmabegroting een besparingsopgave ten laste het collectieve vervoer staat van €45.080 voor de jaren 2021 en 2022 en €68.000,- voor het jaar 2023. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de, lees als, de besparing als gevolg van de Corona pandemie. KCV verwacht over 2020 een afname in ritten van 32 % en ook voor de jaren 2021 en 2022 is een krimp te verwachten. Daarnaast is het evident dat het doorvoeren van financiële besparingen te midden van een gezondheids crisis in een dubbel negatief effect zal resulteren. Opmerkelijk dat dit niet wordt meegewogen, zeker als de berekening laat zien dat de besparingen voor 2021 ook nog eens hoger worden dan in de programmabegroting.

Aanleiding voor het advies

Uw besluit (8dec. 2020):

Om te komen tot een besparing van €45.080,- voor het jaar 2021 heeft u de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- a) Een kilometerlimiet van 1500 kilometer, met een geschatte besparing van €45.000,-.
- b) Een maximale ritlengte van 25 kilometer, met een geschatte besparing €24.000,- (€16.000,- werkelijk bij aftrek van de grootgebruikers) met in mindering van de gehandhaafde puntbestemmingen ca. €5.250,- is €18.750,-
- c) Alle bestemmingen binnen de gemeente Altena vallen onder het lage tarief. Dit is een bijtelling over alle ritten boven de 25 kilometer ten aanzien van punt b, en daarom een aftrekpost van de geschatte besparing bij punt b. Enige kostenraming is niet gegeven.
- d) Handhaven van alle regionale ziekenhuizen als puntbestemming. Geschatte bijtelling €5.250,-

Als BASDA zijn wij van mening dat deze wijzigingen veel mensen gaat benadelen, de implementatie voor onnodig veel onduidelijkheid zorgt en de persoonlijke- en sociale impact niet duidelijk wordt meegewogen. Wij hebben de door u gestuurde stukken en daarbij behorende bezuinigingen dan ook kritisch bekeken en nagerekend. Zoals kort bij de besparingsopgave al benoemd, lijken de bezuinigen ook de negatieve effecten van de Corona-crisis te versterken en houdt u geen rekening met de bezuiniging als gevolg van deze crisis. Uit de ontvangen stukken blijkt dat u voor 2021 een 4-tal wijzigingen doorvoert, waar de maatregel van de 1500 kilometergrens de beoogde besparing al lijkt te realiseren. Uit onze berekeningen van de overige 3 wijzigingen blijkt dat de besparing slechts marginaal is, maar veel nieuwe regels oplevert. In de onderstaande bijlage 'Toelichting advies' treft u onze berekening van uw bezuinigingsmaatregelen, waarop wij onze conclusie hebben gebaseerd. Uiteraard willen wij deze berekening mondeling toelichten indien daar behoefte aan is.

Conclusie

Het nieuwe beleid is erg financieel gedreven en wij missen een toetsing of dit op sociaal vlak ook haalbaar is. De vergelijking trekken met omliggende gemeente biedt in deze ook geen onderbouwing, gezien de excentrische ligging en de minder toegankelijke buitengebieden door omringende rivieren. Om toch tot de gewenste bezuinigingen te komen en de impact op persoonlijk- en sociaal vlak te beperken lijkt het ons beter om:

- **Beperking van de maatregelen**
Niet doorvoeren van de 25 kilometergrens omdat de sociale impact niet duidelijk is en de besparing verwaarloosbaar lijkt. Het besluit over de 25 kilometergrens is daarnaast onduidelijk en nogal onlogisch, gezien de excentrische ligging van de gemeente Altena. De besparing die ten grondslag ligt aan de Corona-crisis lijkt ons hiervoor voldoende dekkend. Omdat er geen duidelijk alternatief is voor de bereikbaarheid van revalidatiecentrums vinden wij het belangrijk deze te handhaven als puntbestemmingen.
- **Maatwerk bij invoeren kilometerlimiet van 1500 km**
Voor 2021 lijkt deze maatregel voldoende om de gewenste besparing te bereiken. Bij dit limiet is het noodzakelijk om altijd tot een passende maatwerkoplossing te komen. De effecten zijn (nog) niet duidelijk en mag niet leiden tot sociale exclusie. Richtten op de bewustwording van de gebruiker om tot een lager gebruik te komen lijkt ons de beste insteek.
- **Inzoomen op oneigenlijk gebruik**
Duidelijke criteria opstellen voor oneigenlijk gebruik. De goede mogen niet lijden onder de kwade, het lijkt hier op zijn minst terecht dat dit goed onderzocht wordt. De potentiële bezuiniging van 10% kan de bezuinigingsopgave van 2022 wellicht realiseren. Ook mag hier maatwerk niet ontbreken.
- **Inventariseren van de persoonlijke- en sociale impact**
De persoonlijke- en sociale impact inzichtelijk krijgen en op basis van deze kennis en de besparingen door Corona een heroverweging van de bezuinigingsmaatregelen voor 2022 en 2023 maken.

Overige advies

- Het beperkte landelijke kilometerbudget van Valys niet als sluitend alternatief te zien voor regionaal vervoer.
- Het beperken van de inzet op gebruik zittend ziekenvervoer. De indicatie moet individueel bij de zorgverzekeraar worden aangevraagd en individuen worden op deze wijze afhankelijk van het oordeel van de zorgverzekeraar. De suggestie kan worden gewekt dat reizen voor medische doeleinden worden bestempeld als oneigenlijk gebruik.

Gezien de bij ons heersende onduidelijkheid over genomen beslissingen staan wij open voor nadere toelichting en worden graag tijdig en nauw betrokken bij de vervolgstappen. Vanuit onze zijde, mocht er enige onduidelijkheid heersen over ons advies, dan zijn wij altijd bereid deze nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Henk Schouwenaars
voorzitter

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'G. Oskam', enclosed in a light blue rectangular box.

Gert-Jan Oskam, lid

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'E. Steehouwer', written in a cursive style.

Edwin Steehouwer, lid

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'E. Steehouwer', enclosed in a light blue rectangular box.

Bijlage: Toelichting Advies

Maatschappelijke gevolgen

Allereerst is het in het algemeen zo dat generieke maatregelen vaak tot gevolg hebben dat de goeden onder de kwaden moeten lijden. Zeker omdat het hier om een vervoersvorm gaat die geïndiceerd is, is maatwerk wenselijk. Om aanspraak op zittend ziekenvervoer vanuit een gemeente te promoten, is op zijn minst wonderlijk aangezien een mobiliteitsbeweging met een medisch doeleinde op deze wijze afhankelijk wordt van de dekking van een individuele zorgverzekering. De toegang tot mobiliteit naar medische bestemmingen wordt op deze wijze bemoeilijkt. Incidenteel ziekenhuis- / revalidatiebezoek te bestempelen als oneigenlijk is naar ons oordeel onwenselijk. Aansturen op meer gebruik van de Valys kan ook door het aanwezige kilometerbudget, van 700 km per jaar, eveneens tot gevolg hebben dat deelname aan het (sociale) verkeer wordt beperkt. Een retourrit reduceert het resterende kilometerbudget in grote mate waardoor sociale exclusie door een ontbrekend resterend kilometerbudget dreigt. Ondanks de noodzaak tot financiële budgettaire maatregelen, gebaseerd op het rapport Evenwicht Sociaal Domein Altena (Berenschot,2020), achten wij het wenselijk dat de mogelijke gevolgen van deze maatregelen nooit onder de noemer van "financieel goedkoop, maar maatschappelijk duurkoop" geschaard mag worden.

Kilometerlimiet naar 1500 km:

Wij vinden het een goede benadering om een limiet te stellen aan de laag tariefkilometers en daarnaast wel mogelijkheden te bieden in de vorm van maatwerk voor grootgebruikers. Deze groep grootgebruikers dragen dan ook voor een groot deel bij aan de totale kosten. Het is dan in onze ogen ook juist om kritisch te kijken naar dit gebruik om sociaal vervoer voor iedere gebruiker betaalbaar te houden. Wat niet geheel duidelijk is, is wat het doel is van de persoonlijke gesprekken met 24 pashouders die meer dan 2500 kilometers hebben gereisd. Wordt hier bijvoorbeeld gekeken naar de afwijking tussen de indicatie en het werkelijke gebruik, om redenen te formuleren van oneigenlijk gebruik en deze als input te gebruiken om actief oneigenlijk gebruik tegen te gaan bij alle gebruikers en indicaties. Worden er tijdens deze gesprekken ook uitleg gegeven over alternatieve opties zoals zittend ziekenvervoer door de zorgverzekeraar. Wij zijn van mening dat het tegengaan van oneigenlijk gebruik, met een besparing van wellicht 10%, veel hoger op de prioriteitenlijst (had) moeten staan. Ook interessant te weten wat u als uitgangspunten voor het verhogen van dit kilometerlimiet gaat gebruiken wanneer een gebruiker over het limiet dreigt te gaan.

Beperking van de ritlengte maximaal 25 km m.u.v. de gemeente Altena (b. en c.):

Punten b en c combineren we in deze toelichting, omdat wij van mening zijn dat deze maatregelen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn als we spreken over effecten op sociaal vlak.

Wat ons opvalt bij het besluit om de ritlengtes te maximaliseren is het volgende:

- a) Het besluit van de 3 gefuseerde gemeentes, om de ritlengte te verhogen van 25 km naar 30 km, vanwege de uitgestrektheid van de gemeentes en de excentrische ligging van de gemeentes in de regio West-Brabant, deels terug te draaien. Ritten binnen de gemeente Altena mogen wel langer dan 25 km en buiten de gemeente Altena niet. Dit staat niet met excentrische ligging van de gemeente Altena en de daarbij eerdere besluiten. Wij vinden deze opsplitsing onlogisch, onduidelijk en oneerlijk.
- b) Impact op een grote groep gebruikers, in totaal treft het 225 van de ca 1500 gebruikers. In de bijlage wordt uitgegaan van 60 grootgebruikers in de groep en resterend 165 kleinere gebruikers (<1500 km). Voor met name deze 165 gebruikers zal dit grote impact kunnen hebben.
- c) Geen maatwerk, maar zondermeer Valys aandragen als een alternatief, zonder de effecten mee te nemen voor de landelijke mogelijkheden die Valys biedt en een hoog doorreis tarief in te stellen.
- d) Nauwelijks tot geen besparing, wel veel onduidelijkheid en benadeelden. Geschatte besparing met de verlaging van 30 km naar 25 km = €24.500,- - €5.250 (bijtelling handhaving puntbestemmingen) = € 19.250,- = slechts 2,44 %, daarbij wordt uitgegaan van 2700 ritten van 30 km, dus de maximale overschrijding (2700 ritten x 5 km x €1,75 = €24.500,-) in plaats van de gemiddelde overschrijding. De 2,44% zal daarom significant lager kunnen zijn (1,5 tot 2%). Zoals eerder genoemd moet er eerlijkheidshalve de bijtelling voor ritten binnen de gemeente Altena >25 km nog van de 2,44% (1,5 tot 2%) worden afgehaald. Dus de besparing lijkt richting de 1% te gaan en daarmee verwaarloosbaar is, zeker als dat 165 gebruikers benadeeld en het onbekend is welke sociale dat heeft.

Ter illustratie van de eerder benoemde oneerlijkheid bij punt a, deze maatregel staat toe dat de ene gebruiker voor een rit van 27 km binnen de 16 deelgemeentes, $27\text{km} \times \text{€ } 0,174$ (WMO laag tarief binnen de gemeente Altena) = € 4,70 betaalt en de andere $25 \times \text{€ } 0,174 + 2 \times 1,44$ (doorreistarief) = € 7,23 of $27 \times \text{€ } 0,20$ (Valys) = € 5,40 betaalt. Wij vinden het vreemd dat sociaal contact op deze wijze wordt verdeeld. Er wordt nu ineens veel veranderd, zonder duidelijk financieel voordeel en de vraag is of het niet beter was geweest deze maatregel achterwege te laten.

Handhaven van regionale ziekenhuizen als puntbestemming:

Wij zijn blij met het bereikbaar houden van de genoemde regionale ziekenhuizen door ze te handhaven als puntbestemming. Ook is het een begrijpelijke keuze om bestemmingen met oneigenlijk gebruik te schrappen. Wel moet hier opgemerkt worden dat het vreemd is dat een revalidatiecentrum hier blijkbaar ook onder valt. Uiteraard kan in sommige gevallen de zorgverzekeraar zittend ziekenvervoer beschikbaar stellen. Zijn daar de voorwaarden van in kaart gebracht, zodanig dat incidentele bezoekers van een revalidatiekliniek niet tussen wal- en schip raken.

De berekeningen in de bovenstaande paragrafen zijn gebaseerd op de door ons ontvangen stukken en deels incomplete data. Mocht de berekening voor onduidelijkheid zorgen, dan kan deze altijd mondeling worden toegelicht.