

=101122

RSBO-KvNH

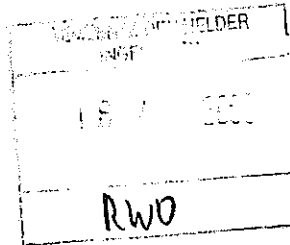
Regionaal Samenwerkende Bonden van Ouderen in de Kop van Noord-Holland

1 / 21

Secretaris / Penningmeester: Luite de Vries
Koggeweg 3 1735 GH 't Veld
T: 0226 411 686

W:
E: RSBOkvnh@planet.nl
Giro: 1549408 t.n.v. RSBO-KVNH

Aan: Het College van Burgemeester en Wethouders
de Gemeenteraad en
de Wmo-raad van de gemeente
Den Helder



Datum: 15 april 2009

Bijlagen: Notitie

Betreft: De OV-Taxi in de Kop van Noord-Holland voor Wmo-Vervoer én Seniorenvervoer

Geachte heer, mevrouw,

In onze algemene vergadering op 6 april j.l. hebben de Ouderenbonden in de Kop van Noord-Holland hun ongerustheid over de toekomst van het Wmo-vervoer en daarmee samenhangend het Seniorenvervoer uitgesproken. De weerslag daarvan vindt u in de notitie 'De OV-Taxi in de Kop van Noord-Holland voor Wmo-Vervoer én Seniorenvervoer'.

De afdelingen van de ouderenbonden vragen u om de verantwoordelijk voor het Wmo-vervoer weer op te nemen.

Wij hopen met deze notitie een aanzet te geven om, in samenwerking met betrokkenen, tot een goede op de toekomst gericht systeem van vervoer van deur tot deur te komen.

Hoogachtend,

Het Dagelijks Bestuur van de RSBO-Kop van Noord-Holland
voor deze de secretaris

L. de Vries

Bestuurswijziging vanaf 1 mei 2009:

Secretaris: dhr B.W. van der Meer, Beukenkampstraat 18, 1781TX Den Helder
T: 0223 620964 / E: bw.vandermeer@quicknet.nl

Stuknummer: A109.05362



DE OV-TAXI IN DE KOP VAN NOORD-HOLLAND voor Wmo-VERVOER én SENIORENERVOER

CONCLUSIE en AANBEVELING

- Mensen met een vervoersbeperking in de Kop van Noord-Holland lijken tevreden over de door de gemeenten geboden financiële tegemoetkoming. Betrokkenen hebben de vrije keuze bij aanwending van hun tegemoetkoming.
- Goed functionerende vormen van openbaar vervoer zijn voor ouderen (waaronder een groot aantal mensen met een vervoersbeperking) zeer belangrijk om de regie over hun leven zo lang mogelijk te behouden.
- De gemeenten in de Kop van Noord-Holland zijn ervoor verantwoordelijk dat er een adequate vorm van vervoer is waarmee mensen met een vervoersbeperking zich in hun omgeving kunnen verplaatsen.
- Uit een oogpunt van veiligheid en het behoud van hun zelfstandigheid verdient het aanbeveling dat de gemeenten in de Kop van Noord-Holland zich ook bekommeren over een toekomst gerichte vorm van openbaar vervoer voor ouderen 65+.

- De Samenwerkende Bonden van Ouderen in de Kop van Noord-Holland doen het dringende verzoek aan de gemeenten in de Kop van Noord-Holland om te bewerkstelligen dat de OV-Taxi als een kwalitatief goede en betaalbare vorm van openbaar vervoer beschikbaar blijft.

- De Samenwerkende Bonden van Ouderen in de Kop van Noord-Holland doen tevens het dringende verzoek aan de gemeenten in de Kop van Noord-Holland aan de Wmo-geïndiceerden de keuzemogelijkheid te bieden tussen een financiële tegemoetkoming en een Wmo-kortingspas voor de OV-Taxi.

Schagen, 6 april 2009

Het bestuur van de RSBO-KvNH

Met instemming van de afdelingen van ANBO, KBO en PCOB in de Kop van Noord-Holland.

Notitie opgesteld door:

J. Cornelissen (ANBO-Breezand)
H. Ellermeijer (PCOB-Den Helder)
J. Kers (ANBO-Anna Paulowna)
P.C. Meijer (ANBO-Wieringerwerf)
N. Slagter (LSBO-Harenkarspel)
J. Spruijt (SBOS-Schagen)
L. de Vries (RSBO-KvNH en KBO-Niedorp)

Inhoudsopgave:

- BIJLAGE: De Wmo-vervoersvoorziening in het algemeen	2
Inleiding	3
Wmo-vervoersvoorzieningen 'nu'	3
OV-Taxi in Noord-Holland-Noord	4
OV-Taxi ook voor Wmo-vervoer in de Kop van Noord-Holland ?	4
Stand van zaken in de Kop van Noord-Holland	4
Enige bedenkingen	5
Waarom een (collectieve) vervoersmogelijkheid en in welke vorm?	6

BIJLAGE:

De WMO-vervoersvoorziening

De Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) is bedoeld om mensen met een beperking in de gelegenheid te stellen om zelfstandig te blijven deelnemen aan het sociaal-maatschappelijke leven.

Mensen, die aantoonbare beperkingen ondervinden bij het zich verplaatsen, kunnen in het kader van de WMO bij hun gemeente een zogenaamde Wmo-vervoersvoorziening aanvragen.

De gemeente heeft de plicht om voor deze beperking een compenserende voorziening te bieden zodat de betrokkene zich toch kan verplaatsen. Het gaat hierbij om de alledaagse behoefte om zich te verplaatsen zoals winkelen, uitgaan, bezoeken van kennissen en familie, theaterbezoek, sporten, ziekenbezoek, etc.

Een Wmo-vervoersvoorziening, zoals die door de gemeente wordt verstrekt kan bestaan uit:

1. een algemene voorziening in de vorm van een collectieve vervoersvoorziening (CVV) tegen gereduceerd tarief of
2. een individuele voorziening zoals:
 - 2.1. een individuele vervoersvoorziening in natura, hierbij kan het gaan om:
 - 2.1.1. een al dan niet aangepaste (bruikleen)auto;
 - 2.1.2. een scootmobiel;
 - 2.2. een persoonsgebonden budget te besteden aan een individuele vervoersvoorziening in natura;
 - 2.3. een financiële tegemoetkoming in de kosten van een individuele vervoersvoorziening, hierbij kan het gaan om:
 - 2.3.1. een aanpassing van de eigen auto;
 - 2.3.2. gebruik van een (bruikleen)auto;
 - 2.3.3. gebruik van een taxi of auto;
 - 2.3.4. gebruik van een rolstoeltaxi

De toekenning van de voorziening is afhankelijk van de omstandigheden van betrokkene en er kunnen combinaties van voorzieningen van toepassing zijn. Het maakt bijvoorbeeld verschil of betrokkene in een stad of op het platteland woont. Ook kan het inkomen een rol spelen. Voor het verstrekken van voorzieningen in natura en op basis van een persoonsgebonden budget kan een eigen bijdrage verlangd worden. Bij een financiële tegemoetkoming kan op grond van het inkomen van betrokkene een 'eigen aandeel' verlangd worden. Ook zijn er gemeenten die alleen een financiële tegemoetkoming voor vervoer aanbieden aan personen met geen hoger (verzamel)inkomen dan 1,2 tot 1,5 maal het minimum inkomen.

Inleiding

Ouderen moeten zelfstandig kunnen deelnemen aan het sociaal-maatschappelijke verkeer. Hiervoor zijn adequate vervoersmogelijkheden van groot belang.

Een grote groep ouderen is aangewezen op het Openbare Vervoer (OV) en daarvan is weer een grote groep vanwege hun lichamelijke beperking aangewezen op taxivervoer en soms rolstoelvervoer.

In de 'Wet maatschappelijke ondersteuning' (Wmo) zijn de gemeenten aangewezen om te voorzien in het vervoer van mensen met een beperking tot ca. 20 km vanaf de woning (zie voor overzicht de bijlage). Voor ouderen (zonder lichamelijke beperking) bestaat die verplichting niet.

Een hoog percentage van de ouderen behoort tot de doelgroep voor het Wmo-vervoer. Uit overwegingen van verkeersveiligheid, kostenpatroon en behoud van zelfstandigheid verdient het aanbeveling dat gemeenten zich ook bekommeren om de verplaatsingsmogelijkheden van ouderen in het algemeen. Ook voor de ouderen die (nog) geen lichamelijke vervoersbeperking hebben.

In de vergadering van de Samenwerkende Bonden van Ouderen in de Kop van Noord-Holland van 11 november 2008 is gevraagd om een standpunt te bepalen t.a.v. de vorm waarin het Wmo-vervoer (en in het verlengde daarvan het seniorenvervoer) bij voorkeur zou moeten gebeuren. Aan de hand van deze onderzoeksnotitie wordt hiertoe een voorzet gegeven.

Het onderzoek richt zich uitsluitend op de wenselijkheid van de vorm waarin het Wmo-vervoer aangeboden zou moeten worden vanuit de optie van de Samenwerkende Bonden van Ouderen. Er wordt niet ingegaan op de al of niet wettelijke verplichtingen, de politieke voorkeuren, de verschillen in vervoersbudgetten per gemeente of de kosten van een mogelijke vorm van vervoersvoorziening.

Wmo-vervoersvoorzieningen 'nu'

In nagenoeg geheel Nederland wordt een algemene voorziening in de vorm van een collectieve vervoersvoorziening (CVV) al of niet in combinatie met een individuele vervoersvoorziening (financiële tegemoetkoming) aangeboden. In een toenemend aantal gemeenten wordt, uit overwegingen van besparing, niet langer de financiële voorziening in combinatie met het CVV verstrekt. Dit ook omdat het CVV voor vrijwel iedereen een adequate vervoersmogelijkheid zou bieden en om het niveau van deze collectieve voorziening zo goed mogelijk te houden.

Voor het CVV (genaamd OV-Taxi of Regiotaxi) krijgt de Wmo-cliënt een pasje, waarmee men tegen (sterk) gereduceerd tarief kan rijden. Tot 5 ov-zones (= ca. 20 km) voor € 1,80 (het volle tarief is € 9,60). Het gebruik per jaar is niet gemaximeerd.

In de Kop van Noord-Holland wordt door de gemeenten geen CVV aangeboden. Afhankelijk van de persoonlijke omstandigheden wordt een tegemoetkoming verstrekt op declaratiebasis van € 480 (1500 km) of € 640 (2000 km) per jaar. Een enkele gemeente stelt de financiële tegemoetkoming afhankelijk van het inkomen (Den Helder 1,35 x het minimum inkomen).

OV-Taxi in Noord-Holland-Noord

In Noord-Holland-Noord exploiteert de Provincie met Connexxion een bijzondere vorm van openbaarvervoer, het CVV (Collectief Vraagafhankelijk Vervoer) genaamd de OV-Taxi. Iedereen kan gebruik maken van deze vorm van openbaarvervoer, bijvoorbeeld om van huis naar de bushalte, het theater of familie te worden gebracht. De OV-Taxi is vooral geschikt voor mensen met een handicap. In West-Friesland en Noord-Kennemerland krijgen mensen met een Wmo-indicatie een OV-Taxipas, waarmee ze tegen het sterk gereduceerde tarief kunnen reizen en de rollator, rolstoel of scootmobiel kan mee.

Zoals hiervoor aangegeven kennen de gemeenten in de Kop van Noord-Holland niet de specifieke inzet van de OV-Taxi voor Wmo-geïndiceerden. De Kop kent in plaats daarvan een financiële ondersteuning per Wmo-cliënt. De cliënt is met het aan hem/haar toegekende budget vrij in zijn keuze voor vervoer (OV-Taxi, taxibedrijf, BVV¹, familie en burenen).

OV-Taxi ook voor Wmo-vervoer in de Kop van Noord-Holland ?

De Provincie en de gemeenten van West-Friesland en Noord-Kennemerland zijn in onderhandeling over de nieuw te verlenen concessie voor de OV-Taxi per einde 2010. De nieuwe provinciale concessie voor de OV-Taxi Noord-Holland-Noord is uitgesteld om in samenspraak met de gemeenten in de regio's West-Friesland en Noord-Kennemerland tot een klantvriendelijke, kwalitatief goede (en betaalbare) collectieve vervoersvoorziening te komen, vooral voor wat betreft het vervoer van mensen met een beperking. Dit is belangrijk voor mensen die vanwege hun handicap en/of leeftijd niet of moeilijk van het reguliere OV gebruik kunnen maken.

Naar de mening van de Kop-gemeenten is het OV (waaronder de OV-Taxi) voor rekening van de Provincie. Daarom houden de gemeenten zich afzijdig en wachten af wat de Provincie gaat doen. Als dat duidelijk is dan beraden de Kop-gemeenten zich op de te zetten stappen.

De Provincie is van mening dat het vervoer van mensen met een handicap de verantwoordelijkheid is van de gemeenten en ook dat deze gemeenten daarvoor dienen te betalen.

De Samenwerkende Bonden van Ouderen in de Kop van Noord-Holland vragen zich af of, in het belang van de ouderen (die beperkt zijn in hun vervoersmogelijkheden), een goedwerkende collectieve voorziening te verkiezen is.

Stand van zaken in de Kop van Noord-Holland

Ondanks klachten over de kwaliteit, maken veel ouderen in de Kop van Noord-Holland gebruik van het CVV: OV-Taxi (bezoek aan familie en kennissen, sport, winkel, fysiotherapie, bezoek van dokter en ziekenhuis, etc.).

In mindere mate wordt gebruik gemaakt van TaxiAnders (Besloten Vraagafhankelijk Vervoer, je moet dus lid zijn). Over deze vervoersvoorziening zijn geen klachten bekend en men blijkt zeer tevreden over het gebruiksoverzicht per kwartaal (wat de declaratie bij de gemeente vereenvoudigd).

Vooralsnog kan gebruik gemaakt worden van de OV-Taxi (CVV), voor ouderen 65+ tegen een gereduceerd tarief van € 6,75 voor 5-ov-zones = ca. 20 km (Wmo-tarief is € 1,80). Reizen met rollator en rolstoel is tegen hetzelfde tarief. Er bestaan veel klachten over de punctualiteit van de OV-Taxi en diverse instanties hebben daar onderzoek naar gedaan. Met enige regelmaat worden verbeter -acties ingevoerd.

¹ BVV = Besloten Vraagafhankelijk Vervoer; een vereniging of stichting die zijn leden vervoer aanbiedt tegen een gereduceerd tarief; in de Kop van Noord-Holland is TaxiAnders actief.

TaxiAnders rekent daarvoor ongeveer € 14,50. Dit is t.o.v. van een normale taxi een redelijk laag tarief. Voor vervoer in de rolstoel wordt een hoger tarief in rekening gebracht.

Veel instellingen en enkele gemeenten kennen seniorenbusjes. Mits ruim van tevoren bestelt, rijdt de seniorenbus tegen een aantrekkelijk tarief (€ 2 in de gemeente tot € 5 - € 6 voor grotere afstanden). Dit initiatief is veelal mogelijk gemaakt door sponsoring van bedrijven, subsidiëring van de overheid en natuurlijk de grote inzet van vrijwilligers.

Met ingang van 2009 is het buslijnnet in de Kop van Noord-Holland uitgebreid. Daar waar vanwege de concentratie van bewoning een reguliere buslijn niet geëigend is, zijn met grote inzet van vrijwilligers een aantal buurtbuslijnen² ingezet. Het is te hopen dat het gebruik zodanig is dat deze lijnen in stand kunnen blijven.

Naar de behulpzame aard van de bevolking worden burens en familie bereid gevonden voor het vervoeren van ouderen.

De in 2004 gehouden enquête, onder de Wmo-gebruikers, geeft aan dat men tevreden is over de vervoersvoorziening in de vorm van de financiële tegemoetkoming. Men is tevreden over de vrije keuze van vervoersvorm en de financiële ondersteuning daarvoor.

Het kan natuurlijk altijd beter, maar alles bij elkaar lijkt er geen reden om zich zorgen te maken over de vervoersmogelijkheden van ouderen in de Kop. Dat geldt ook voor ouderen met een Wmo-indicatie. Van ouderen zonder eigen vervoersmogelijkheid worden geen klachten vernomen over gebrek aan of hoge kosten van hun vervoer.

Ook de Kop-gemeenten, naar verluid, zijn tevreden over hun vergoedingsstelsel op declaratiebasis. De kosten per Wmo-indicatie zijn bekend en op begrotingsbasis zijn er geen verrassingen te verwachten. Zelfs houdt men geld over: de cliënt maakt minder ritten dan mogelijk óf de cliënt declareert niet (volledig) omdat hij/zij het vergeet of dit te omslachtig vindt.

Anders dan in de overige gemeenten in Nederland zijn door deze wijze van werken de gemeenten in de Kop van Noord-Holland niet verantwoordelijk voor de kwaliteit van het geboden vervoer en ontvangen daarover dan ook geen klachten.

Enige bedenkingen

Tot zover lijkt er geen enkele noodzaak voor de ouderenbonden om zich specifiek in te zetten voor het verbeteren van aard en kosten van het (openbare) vervoer. Het is in dat opzicht redelijk als de toekenning van de financiële tegemoetkoming beperkt wordt tot de groep ouderen die financieel minder draagkrachtige zijn. Immers er zijn voldoende mogelijkheden tot zich laten vervoeren en kosten moeten we allemaal maken voor vervoer.

Wel moet bedacht worden dat de OV-Taxi een riant en voor de gebruiker een betrekkelijk goedkope uitbreiding op het normale bus-vervoer is, zeker nu anno 2009, de provincie een uitgebreid buslijnnet laat exploiteren in de Kop van Noord-Holland.

Het door de Provincie laten vervallen van de OV-Taxi voor de Kop of het aanzienlijk duurder maken van ritten is daarom zeker niet uitgesloten.

Bij het wegvallen van de OV-Taxi zullen de bestaande vormen op basis van vrijwilligheid van seniorenvervoer absoluut onvoldoende blijken en/of aanzienlijk duurder zijn.

De huidige praktijk van declareren van Wmo-ritten werkt oneigenlijk gebruik in de hand. De al of niet gemaakte ritten met de buurman of familielid zijn niet te controleren en van het taxi-gebruik is vaak geen ritafrekening te overhandigen. Al of niet bedoeld, kan op deze wijze een (kleine) inkomstenverhoging³ verkregen worden.

De terechte vraag is of het stelsel van financiële tegemoetkoming voor het Wmo-vervoer wel goed terecht komt en goed ingezet wordt voor de doelstelling van de Wmo: het zelfstandig en op eigen kracht functioneren en mee doen aan de samenleving.

² In de buurtbus is geen plaats voor rolstoelen.

³ Zou van invloed kunnen zijn op de Inkomsten Belasting.

Waarom een (collectieve) vervoersmogelijkheid en in welke vorm?

Iemand die door ouderdom of een beperking niet (meer) in staat is om zelfstandig en op eigen kracht te functioneren en mee te doen aan de samenleving, verdient ondersteuning. Dit is de kerndoelstelling van de Wmo. Men móet in contact kunnen komen met zijn medemens, moet zich cultureel kunnen vermaken en ontwikkelen, heeft boodschappen nodig voor levensonderhoud en luxe, moet naar de fysiotherapeut of huisarts, wil op bezoek bij vrienden en familie.

Het is van belang om deze activiteiten zelfstandig te kunnen ondernemen zonder daarvoor afhankelijk te zijn van welwillende familieleden of burens. De ene mens is de ander niet en niet iedereen beweegt zich even gemakkelijk in het sociale verkeer: wil zich niet opdringen of vindt het vervelend altijd te moeten vragen.

De oudere, zeker als hij als diverse lichamelijke (en geestelijke) beperkingen heeft, is in toenemende mate afhankelijk van wat hem of haar geboden wordt. Voor een zelfbewust en zelfstandige inrichting van zijn leven is het uiterst belangrijk dat in dit kader er goede mogelijkheden zijn tot het zich (laten) verplaatsen.

Ook voor de oudere, die (nog) niet Wmo-geïndiceerd is maar zich toch niet meer vrij in het verkeer kan bewegen, is een betaalbare vervoersvorm van deur tot deur belangrijk.

Goed functionerende vormen van openbaar vervoer zijn daarvoor vereist. Alle burgers, jong en oud, gezond en gehandicapt, moeten daar naar eigen behoefte gebruik van kunnen maken.

De gemeente is ervoor verantwoordelijk dat voor de gehandicapte medemens een adequate en betaalbare vorm van vervoer beschikbaar is. Het gaat hierbij niet (alleen) over een betaalbare vorm maar vooral over de beschikbaarheid van dat vervoer.

Afgezien van een toevallige financiële ondersteuning (subsidie) van een vrijwilligersinitiatief (seniorenbus) voeren de Kop-gemeenten (als enige in Nederland) GEEN beleid voor de aanwezigheid van een adequate (collectieve) vervoersmogelijkheid.

Men verwijst naar de provincie als verantwoordelijke voor het openbare vervoer.

De provincie doet in ieder geval zijn best en verzorgt een riant mogelijke van deur tot deur vervoer. Deze is op maat gesneden voor het Wmo-vervoer, waarvoor de provincie niet eens verantwoordelijk is en is voor ouderen ver te verkiezen boven andere (minder duurzame en ad hoc locale) vormen van vervoer.

Gesteld mag worden dat de Kop-gemeenten het er zich erg gemakkelijk van afmaken door eenvoudig te verwijzen naar het door de provincie verzorgde openbare vervoer en zelf geen enkele actie ondernemen om adequaat vervoer voor hun gehandicapte inwoner te verzorgen en te garanderen. Toch is dit wel hun verantwoordelijkheid.

De Kop-gemeenten zouden zich op z'n minst kunnen inspannen om hun slecht ter been zijnde inwoners niet alleen geld aan te bieden, maar ook een werkend systeem van deur tot deur vervoer.