


**INHOUDSOPGAVE**

AANBIEDING DOOR WETHOUDER ZORG	2	
I. INLEIDING	4	
1. Het Amsterdams collectief Wvg vervoer: van oud naar nieuw	4	
2. Collectief Wvg vervoer: openbaar vervoer voor gehandicapten	6	
3. Het Wvg protocol: een advies aan gemeenten over nadere invulling van de Wvg Zorgplicht	7	
II. HEROVERWEGING OP ONDERDELEN: KEUZE OPTIES	7	
1. Tarieven	7	
2. Gratis begeleiding voor houders van OV-begeleiderskaart	10	
3. Instellingspas Stadsmobiel	11	
4. Begeleiding van gehandicapte kinderen	12	
5. Ziekenhuisritten	13	
6. Vervoersgebied	14	
III. FINANCIËLE PARAGRAAF	15	
1. Kostenoverzicht	15	
2. Financiële ruimte	16	
Bijlagen		
Ter inzage gelegde stukken		

*Leeswijzer*

Deze notitie wordt u aangeboden door de Wethouder Zorg, en dient ter gedachtevorming over een aantal onderwerpen van het nieuwe collectieve Wvg vervoer.

De wethouder heeft haar standpunt uiteengezet in het eerste gedeelte. Daarna volgt de vervoersnotitie. Die geeft een bredere inkadering van de onderwerpen die aan de orde komen. Per onderwerp worden vervolgens meerdere keuzeopties benoemd.

5 september 2002

## AANBIEDING DOOR WETHOUDER ZORG

*Aan de commissie Zorg*

*Alle openbaar vervoer zou geschikt en gemakkelijk toegankelijk moeten zijn voor ouderen en gehandicapten. De praktijk is helaas anders: een groot aantal gehandicapten kunnen gewoon niet met de bus of tram vanwege allerlei fysieke belemmeringen. En veel ouderen voelen zich met name 's avonds vaak onveilig.*

*Er zijn mensen die daardoor de deur bijna niet meer uit zouden komen. Voor ouderen bieden de buurtbussen van de stadsdelen uitkomst. Voor gehandicapten en ook voor ouderen is Stadsmobiel een onmisbare voorziening.*

*Het raadsbesluit van december 2001 (najaarsnotitie WVG Vraag en Aanbod) heeft de kwaliteit van vervoer door Stadsmobiel en Verenigd Ziekenvervoer Amsterdam (VZA) verbeterd. Het aanbod werd breder.*

*Stadsmobiel werd daarmee voor een aantal groepen (m.n. ouderen) duurder. Gratis begeleiding was niet meer mogelijk.*

*Dat heeft veel reacties opgeroepen. Vooral ouderen en gehandicapten met kleine inkomens geven aan dat het reizen in de stad voor hen te duur wordt. Het niet meer kunnen meenemen van een gratis begeleider wordt als onrechtvaardig ervaren.*

*Om ouderen en gehandicapten maximaal in staat te stellen aan het maatschappelijk leven deel te nemen, heb ik serieus overwogen of gratis maken van Stadsmobiel niet het beste middel zou zijn. Er is gekeken naar voorbeelden elders en er is gekeken naar de middelen. De conclusie is dat bij gratis Stadsmobiel het aantal reizigers en ritten fors zouden groeien en er een onbetaalbaar systeem zou komen. Immers: de kostprijs van een rit met Stadsmobiel is ongeveer € 17; die kostprijs kan niet omlaag. In 2002 koopt Amsterdam 550.000 ritten bij Stadsmobiel. De kosten daarvan zijn € 8,8 miljoen. Uit de tarieven ontvangen we € 400.000.*

*Bij verdubbeling van het aantal ritten zijn de extra structurele kosten voor Stadsmobiel € 9,6 miljoen. Dat bedrag is de som van de volledige ritprijs van de huidige en extra 550.000 ritten die moeten worden ingekocht. Er worden geen tarieven ontvangen, dus het bedrag van het huidige aantal ingekochte ritten is in mindering gebracht. Een zelfde rekensom voor het vervoer door VZA geeft een extra bedrag van ruim € 4 miljoen. En het is nog waarschijnlijker dat niet een verdubbeling maar een verveelvoudiging zou plaatsvinden van het aantal ritten.*

*Helaas, daar is geen begrotingsruimte voor beschikbaar.*

*Zolang het openbaar vervoer voor veel ouderen en gehandicapten te onbereikbaar is, wil ik wel Stadsmobiel blijven zien als een openbaar vervoervoorziening voor zowel ouderen als gehandicapten.*

*Als de commissie dit standpunt deelt, wil ik het college voorstellen om terug te komen op het genomen besluit. Ik zal mij dan inzetten voor de invoering van het roze strippenkaarttarief voor alle ouderen. De kosten daarvan worden geschat op jaarlijks € 101.000. Dat levert wellicht ook discussie op over de tariefstelling voor gehandicapten. Wordt voor alle deelnemers aan het Wvg vervoer het tarief op roze strippenkaart gesteld, dan zijn de geraamde kosten jaarlijks € 202.000. Deze discussie over de tariefstelling wil ik graag met u voeren.*

*Het nieuwe vervoer heeft méér reacties van gehandicapten opgeroepen:*

- *Wat begeleiders betreft, wil ik u voorstellen om de mogelijkheid voor gratis begeleiding voor mensen met een OV-begeleiderskaart voort te zetten. Zo kunnen mensen zelf kiezen of ze mét of zonder begeleider willen reizen. Dit leidt tot een geringe kostenstijging;*
- *Wat reisgenoten betreft het volgende: ook hún tarief wil ik gelijk stellen aan het tarief van openbaar vervoer. Echter: de beperking ten aanzien van het aantal reisgenoten blijft gehandhaafd; ook de meereispass wil ik handhaven;*
- *Gezinnen zou ik graag in staat willen stellen als gezin te kunnen reizen, met gratis meereispassen. Aan dit voorstel hangt een prijskaartje van jaarlijks ruim € 100.000.*

*Ik kondig in deze notitie ook nog andere veranderingen aan in het Stadsmobielvervoer:*

- *ik wil een praktische regeling voor de begeleiding van mensen die in een instelling wonen als zij samen willen reizen;*
- *ziekenhuisritten mogen met Stadsmobiel gemaakt worden, in plaats van, zoals dat nu nog het geval is, worden gedoogd.*

*Wat het vervoersgebied buiten Amsterdam betreft:*

- *het tarief voor de twee zones buiten de gemeentegrens wordt ook verlaagd (kosten jaarlijks € 97.200);*
- *ik zou het reisgebied nog verder uit willen breiden; daarvoor krijgt u een uitgewerkt voorstel in het kader van het project "Aanpassing vergoedingenstelsel" (Wvg najaarsnotitie Vraag en Aanbod).*

*Ten behoeve van besluitvorming zullen de financiële consequenties uitgebreider en meer tot in detail worden doorgerekend. In de Wvg begroting is in 2002 eenmalig een kleine € 2,1 miljoen ruimte. Daarnaast resteert van de egaliseringsreserve begin 2003 € 3,7 miljoen. Deze vervalft per 1 januari 2004. Beide posten zijn dus incidenteel. Een deel van de voorstellen is echter structureel van aard. En voor zover incidenteel, lopen de kosten door tot en met juni 2004. Dit is namelijk de looptijd van de projecten uit de Wvg Najaarsnotitie Vraag en Aanbod.*

*Met bovenstaande inzet is in totaal minimaal € 300.000 per jaar gemoeid. Voor de periode tot juli 2004 betekent dit een extra inzet van in totaal circa € 600.000. Aan het eind van de notitie draag ik ook nog twee opties aan om met terugwerkende kracht (al of niet een deel van) het verschil tussen het roze en blauwe strippenkaart tarief te betalen. Ik ben bereid voor één van deze opties als ook voor de andere binnen de Wvg middelen ruimte te zoeken en daarover besluitvorming van het college te vragen. Daarbij zal tevens het langere termijnperspectief, zowel financieel als ook wat de ontwikkelingen in het openbaar vervoer betreft, betrokken moeten worden.*

*Ik vind het verantwoord dit bedrag ten laste te brengen van de egaliseringsreserve Wvg. De lagere tarieven hebben echter een structureel effect. Dit is niet gedekt vanaf juli 2004. Binnen het geheel van de structurele Wvg uitgaven van € 54 miljoen moet het bedrag naar mijn mening kunnen worden ingepast.*

*Alle genoemde onderwerpen vindt u terug in de vervoersnotitie. Naast mijn eigen standpunt staan daar ook nog andere keuzeopties in. Ik hoop daar met u een goede discussie over te voeren.*

*Mevr. drs. J.H. Belliot*

## **I. INLEIDING**

De Wet Voorzieningen Gehandicapten (WVG) heeft als doel de maatschappelijke participatie van gehandicapten mogelijk te maken. Dat gebeurt door het verstrekken van voorzieningen aan individuele gehandicapten. Die voorzieningen liggen op het gebied van wonen, vervoer en rolstoelen. De gemeente heeft een Wvg Zorgplicht die bij wet is vastgelegd. De Zorgplicht is het minimale niveau waaraan moet worden voldaan. Gemeenten hebben daarnaast de vrijheid de Zorgplicht ruimer in te vullen.

De beleidsvisie van Amsterdam op de lokale invulling van Wvg is door de gemeenteraad vastgesteld in de Najaarsnotitie Wvg Vraag en Aanbod (december 2001).

Deze notitie gaat over het collectief Wvg vervoer.

Collectief vervoer onderscheidt zich van openbaar vervoer: bij collectief vervoer wordt de klant thuis opgehaald en bij de plaats van bestemming afgezet. Het verschil tussen de prijs die de klant betaalt en de werkelijke kostprijs per rit, wordt door de Wvg middelen uit de zorgbegroting gedekt.

### **1. Het Amsterdams collectief Wvg vervoer: van oud naar nieuw**

Het collectief vervoer werd tot 1 april 2002 in Amsterdam als volgt ingevuld:

- voor gehandicapten die als gevolg van een beperking niet in staat zijn met het openbaar vervoer te reizen; en ook voor iedereen die ouder dan 65 jaar is;
- het vervoersgebied is Amsterdam plus 3 benoemde bestemmingen buiten de gemeentegrens; Amsterdam is ingedeeld in 8 zones;
- reizigers betalen een tarief per rit. De tariefhoogte is afhankelijk van:
  - het aantal zones dat men reist;
  - inkomen;
  - of men al dan niet gehandicapt is.

Het tarief per zone was minimaal € 0,36 en maximaal € 2,27. Bij 3 of meer zones betaalde men minimaal € 0,91 en maximaal € 4,54.

- Uitgevoerd door Stadsmobiel

In 2002 is tot een aantal ingrijpende wijzigingen besloten: uitbreiding van het vervoersgebied, kwaliteitsverbetering van het vervoersproduct en tariefaanpassing. Deze veranderingen zijn vastgesteld bij het collegebesluit van 4 september 2001, nr. 01/620: "Collectief deur tot deur vervoer van ouderen en licht gehandicapten: overeenkomst Stadsmobiel oktober 2001 tot en met 30 juni 2004", en in het Raadsbesluit "Najaarsnota Wvg Vraag en aanbod" (december 2001). Het nieuwe collectief vervoerssysteem is als volgt opgezet:

<i>vervoersvorm</i>	<i>doelgroep</i>	<i>korte inhoudsbeschrijving</i>	<i>uitvoerder</i>
beschermd vervoer	ouderen (65+)	collectief van deur tot deur geen begeleiding	Stadsmobiel
begeleid vervoer	licht gehandicapten	collectief van deur tot deur met begeleiding (instaphulp)	Stadsmobiel
individueel deur tot deur	zwaar gehandicapten	individueel van deur tot deur met begeleiding	VZA
kamer tot kamer vervoer	zwaar gehandicapten	individueel van kamer tot kamer met begeleiding	VZA
beschermd vervoer	ouderen (65+)	collectief van deur tot deur geen begeleiding	Stadsmobiel
begeleid vervoer	licht gehandicapten	collectief van deur tot deur met begeleiding (instaphulp)	Stadsmobiel
individueel deur tot deur	zwaar gehandicapten	individueel van deur tot deur met begeleiding	VZA
kamer tot kamer vervoer	zwaar gehandicapten	individueel van kamer tot kamer met begeleiding	VZA

De begeleiding door VZA bestaat uit voor vervoer noodzakelijke begeleiding, het is dus geen medische begeleiding.

De kwaliteitsverbetering houdt in dat het vervoer veel meer wordt gedifferentieerd. In plaats van één vorm van collectief vervoer, zijn er nu verschillende vervoersmogelijkheden voor zowel licht als zwaar gehandicapten. Mensen die voor hun vervoer begeleiding nodig hebben hoeven dat niet zelf meer te regelen: de begeleiding is onderdeel geworden van het vervoersproduct.

De zones zijn gelijkgesteld aan die van het openbaar vervoer. Dit betekent een uitbreiding binnen Amsterdam van 8 naar 10 zones. Tegelijkertijd is het reisgebied met 2 OV buiten de stadsgrens uitgebreid.

Het tarief is nu voor iedereen gelijk. Binnen Amsterdam is dat het blauwe strippenkaarttarief: een instapzone van € 0,39 plus € 0,39 per gereisde zone. Gaat de rit verder dan de gemeentegrens, dan geldt een instaptarief van € 1,20 plus € 0,39 per binnen en € 1,20 per buiten Amsterdam gereisde zone.

Het nieuwe collectieve vervoerssysteem is vanuit de Amsterdamse beleidsvisie Vraag en Aanbod ontwikkeld. Met name de uitgangspunten "de gehandicapte in beeld" en "gehandicapt is ook gewoon" hebben als leidraad gediend. "De gehandicapte in beeld" komt tot uiting in het gedifferentieerde vervoersaanbod, en de begeleiding die wordt geboden zodat de gehandicapte alleen kan reizen, wanneer hij of zij dat wil. Het uitgangspunt "gehandicapt is ook gewoon" is

de motivatie geweest om het blauwe strippenkaarttarief in rekening te brengen. Iedereen wordt geacht vervoerskosten te maken.

Het blauwe strippenkaarttarief voor ouderen was gebaseerd op de gedachte dat ouderen in principe de keus hebben –in tegenstelling tot gehandicapten- om van het 'gewone' openbare vervoer gebruik te maken. Voor hen biedt Stadsmobiel een extra kwaliteit.

Met ingang van 1 april 2002 zijn de nieuwe tarieven ingevoerd, en rijdt het collectief vervoer tot en met 2 zones buiten de gemeentegrens. De uitbreiding van vervoersvormen vereist een herbeoordeling van mensen die op dit moment een vorm van vervoersvoorziening hebben. In dat kader heeft iedereen met een Wvg voorziening de brochure "Reizen op de manier die bij u past" met aanvraagformulier ontvangen.

De invoering van het nieuwe tarief, de uitbreiding van het reisgebied en de vervoersmailing hebben vragen opgeroepen over het nieuwe aanbod van Stadsmobiel en VZA.

Ouderen vinden dat het tarief te hoog is geworden. Gehandicapten met een OV-begeleiderskaart hebben geklaagd dat zij geen gratis begeleider meer mee kunnen nemen. In de Commissie Zorg van 19 juni 2002 heeft de Wethouder Zorg toegezegd dat na het zomerreces het onderwerp opnieuw zou worden besproken.

## **2. Collectief Wvg vervoer: openbaar vervoer voor gehandicapten**

Het gewone openbaar vervoer is voor veel gehandicapten om fysieke redenen niet toegankelijk. Voorbeelden: men kan de halte niet zelf bereiken of is niet in staat daar zonnig langere tijd te wachten, de instap is te hoog, men heeft een rolstoel waarmee het helemaal niet mogelijk is om in te stappen. Vervoer is nodig om maatschappelijk te kunnen participeren. Dit is de reden dat er vanuit de Wvg een voorziening in het leven is geroepen. De Wvg vervoersvoorziening verzorgt het vervoer dat nodig is voor de maatschappelijke participatie van gehandicapten.

Ook ouderen ervaren problemen met het openbaar vervoer. Voor een deel van deze groep is het gevoel van onveiligheid een reden niet met tram, bus of metro te willen reizen. Daarom is het collectief Wvg vervoer ook voor niet gehandicapte 65 plussers opengesteld.

In de ideale situatie zou het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk zijn. Dit zal overigens steeds meer het geval gaan worden. In de Wet personenvervoer (2000) en de nota van wijziging van juni 2002 op de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte is namelijk opgenomen dat per 2010 bussen en per 2030 treinen toegankelijk moeten zijn. Het openbaar vervoer moet dat zelf gaan bewerkstelligen. De verwachting is dat 90%<sup>1</sup> van de gehandicapten in de toekomst met het gewone openbaar vervoer zal kunnen reizen. Voor een kleine groep zal altijd Wvg vervoer nodig blijven. In de tussentijd blijft het collectief Wvg vervoer volop in beeld.

---

<sup>1</sup> Bouwstenennotitie Wvg... en nu verder. Juli 2002.

### **3. Het Wvg protocol: een advies aan gemeenten over nadere invulling van de Wvg Zorgplicht**

Maart 2002 hebben de minister van Sociale Zaken Vermeend, de VNG en belangenorganisaties het Wvg protocol ondertekend. In dit protocol wordt de Zorgplicht van gemeentes nader ingevuld. Het protocol heeft de status van een advies: gemeenten zijn (nog) niet verplicht dit te volgen. In de aanbiedingsbrief aan de Vaste Kamercommissie heeft de minister een voorstel tot wetwijziging Wvg aangekondigd:

"Deze wetwijziging biedt de mogelijkheid om het Protocol Wvg vast te leggen in een algemene maatregel van bestuur. Deze algemene maatregel van bestuur zal van kracht worden indien uit de monitoring blijkt dat het Protocol niet adequaat wordt nageleefd. Een eerste evaluatie vindt plaats na een jaar."

Over het collectief vervoer is in het protocol het volgende opgenomen:

- het tarief mag niet hoger zijn dan het blauwe strippenkaarttarief
- iedere gehandicapte moet 15 kilometer met het collectief vervoer kunnen reizen. Deze 15 kilometer wordt gelijkgesteld aan 5 OV zones.

Naast inhoudelijk adviezen is in het protocol ook opgenomen dat als de naleving ervan tot structurele meerkosten leidt, die kosten voor rekening van het Rijk kunnen komen.

**Tegen de achtergrond van de Wvg Zorgplicht en het Wvg protocol, de Amsterdamse invulling daarvan en de wensen van de doelgroep, worden onderwerpen die door gehandicapten en ouderen zijn aangegeven in het navolgende besproken. Daarbij worden per onderwerp (met uitzondering van het vervoersgebied) meerdere keuzeopties voorgelegd.**

## **II. HEROVERWEGING OP ONDERDELEN: KEUZEOPTIES**

### **1. Tarieven**

#### *De klacht in beeld*

De nieuwe tarieven zijn aanleiding tot klagen geweest, zowel door individuele reizigers als door de belangenorganisaties SGOA en ANBO. Er wordt aangevoerd dat het reizen met Stadsmobiel beduidend duurder is geworden. Men pleit voor de invoering van het roze strippenkaarttarief voor ouderen.

De mate waarin het vervoer voor individuele reizigers duurder is geworden is niet eenvoudig vast te stellen. Het gaat namelijk om de combinatie van 3 gewijzigde punten:

- de verandering van het tarief per zone
- de gewijzigde zone-indeling
- het vervallen van de inkomensafhankelijkheid

Acam heeft opdracht gekregen een kostenvergelijking op te stellen van de oude en nieuwe tariefstelling. Als bijlage is het rapport (Onderzoek vergelijking gebruikersbijdrage Stadsmobiel) toegevoegd waarin het kostenverschil in beeld is gebracht. Echter, omdat het reisgedrag van individuen niet kan worden vergeleken, is geen inzicht verkregen het aantal mensen voor wie de nieuwe tarieven nadelig zijn. Ook is niet op individueel niveau vast te stellen wat het prijsverschil is.

## *Keuze opties*

### I. Wvg protocol: tarief blauwe strippenkaart voor het gehele vervoersgebied

#### *Toelichting*

Het huidige tarief voldoet niet aan de Zorgplicht zoals geformuleerd in het Wvg protocol van maart 2002. Volgens het protocol mag niet meer dan het blauwe strippenkaarttarief in rekening gebracht worden. Het huidige tarief voor de twee zones buiten de stad is dus te hoog, en moet als het protocol wordt gevolgd, worden verlaagd van € 1,20 naar € 0,39 per zone.

#### *Financiële consequenties*

Kosten: raming derving inkomsten als gevolg van lagere tariefopbrengst uit de buitengemeentelijke zones: jaarlijks € 97.200. Berekening op basis van gelijkblijvend aantal ritten (raming van jaarlijks 40.000) en voor alle doelgroepen (gehandicapten, ouderen en reisgenoten).

### II. Stedelijke beleidsvisie "Nota Vraag en Aanbod" of andere keuze?

#### *Toelichting*

In de Najaarsnotitie Wvg Vraag en Aanbod is één van de beleidsuitgangspunten "Gehandicapt is ook gewoon". Wordt dit uitgangspunt toegepast op het collectief vervoer dan kan worden gesteld dat dit vervoer voor gehandicapten in de plaats komt van openbaar vervoer. Hieruit volgt dan ook dat het tariefsysteem van het openbaar vervoer zou moeten gelden. Dit betekent dat het tarief volgens de roze strippenkaart wordt gevraagd aan kinderen van 4 tot 12 jaar en ouderen vanaf 65 jaar, en dat kinderen jonger dan 4 gratis kunnen reizen.

Dit is voor deze groepen een goedkoper tarief dan de Zorgplicht vereist.

De achtergrond van de tariefwijziging bij de invoering van het nieuwe vervoerssysteem is aan het begin van deze notitie uitgelegd.

In de discussie over de gevolgen van deze tarieven voor de ouderen spelen drie zaken:

- a. Wil het college Stadsmobiel beschouwen als een openbaar vervoersvorm voor ouderen? Zo ja, dan zouden ook de OV tarieven moeten gelden;
- b. Wordt gekozen voor de roze strippenkaart voor ouderen, dan volgt mogelijk discussie over de invoering hiervan voor alle gehandicapten, ongeacht leeftijd;
- c. Wil het college Stadsmobiel beschouwen als extra aanbod voor ouderen, maar wil zij voorkomen dat vooral bij ouderen met lage inkomens de nieuwe tarieven leiden tot teruggang in hun mobiliteitsmogelijkheden, dan zou voor ouderen opnieuw de inkomensgrens ingevoerd moeten worden.

In het oude systeem was het vervoerstarief voor ouderen met een inkomen onder de ziekenfondsgrens lager. Ouderen moesten zélf aangeven of zij tot die groep behoorden. Het betekent dat de Wvg als middel wordt ingezet tot inkomensbeleid.

### *Financiële consequenties*

Ramingen op basis van gelijkblijvend aantal ritten:

- a. Invoering roze strippenkaart voor 4 tot 12 jarigen, en ouderen, al dan niet gehandicapt. Kinderen tot 4 jaar gratis. Inclusief reisgenoten. Minder opbrengst uit tarieven: jaarlijks € 101.000.
- b. Roze strippenkaart voor *alle* deelnemers aan het collectief Wvg vervoer: minder opbrengst uit tarieven jaarlijks € 202.000.
- c. Inkomensafhankelijk tarief: reizigers met inkomen onder de ziekenfondsgrens tegen tarief roze strippenkaart. Minder opbrengst uit tarieven: jaarlijks € 181.500.

De financiële consequenties van het invoeren van een inkomenstoets is in het bestek van deze notitie niet te ramen. Het is overigens de vraag of dit voor reisgenoten uitvoerbaar is, omdat deze groep niet wordt geregistreerd (op de meereispaas kunnen steeds wisselende personen meereizen).

III. Verdergaande optie: gratis vervoer
---

### *Toelichting*

Gratis vervoer zou de grootst mogelijke bijdrage leveren aan meer maatschappelijke participatie. Immers: er is geen drempel meer om er op uit te gaan. Ervaringen in andere steden met gratis vervoer leren dat het aantal mensen dat reist toeneemt en dat er meer ritten per persoon worden gemaakt. Het heeft dus effect.

In Apeldoorn, waar het collectief Wvg vervoer gratis is, maakten in 2001 mensen gemiddeld 150 ritten. Het landelijk gemiddelde was ongeveer 30, en in Amsterdam 27.

Recent heeft de gemeente Hasselt (België) gratis vervoer geïntroduceerd. De toename bedroeg daar 850%. De extra kosten zijn gefinancierd uit de gemeentelijke belastingen.

Wordt uitgegaan van "slechts" een verdubbeling van het aantal ritten in Amsterdam, dan zijn de jaarlijkse meerkosten Stadsmobiel en VZA € 13,75 miljoen. In plaats van 550.000 ritten bij Stadsmobiel, en 140.000 bij VZA moeten dan immers twee keer zoveel ritten worden gefinancierd. Een verdubbeling van de contractbedragen plus de derving van de tariefopbrengst. Daar is geen begrotingsruimte voor.

Onderzocht kan worden of het mogelijk is om mensen die met het collectief Wvg vervoer reizen jaarlijks een beperkt aantal ritten gratis aan te bieden. Dit zou dan aanvullend op optie I. of II. kunnen worden ingevoerd.

### *Financiële consequenties*

Berekening geldt voor zowel gehandicapten, ouderen als reisgenoten:

- a. Gratis vervoer bij gelijkblijvend aantal ritten: minder opbrengst uit tarieven jaarlijks € 504.000.
- b. Gratis vervoer bij verdubbeling van aantal ritten: minder opbrengst uit tarieven van bestaande ritten, plus volledige ritprijs van extra ritten. Jaarlijks € 13,75 miljoen.
- c. Kosten per gratis rit: minimaal € 17.300 en maximaal € 460.000

Het minimale bedrag is het vervallen van de inkomsten van het tarief bij een gelijkblijvend aantal ritten. Het is echter waarschijnlijker dat de gratis rit extra wordt gereden. De kosten zijn dan niet de derving van inkomsten door het vervallen van de tariefopbrengst, maar de volle ritprijs van alle extra gereden ritten. De raming is als volgt samengesteld:

- 1 gratis rit per persoon Stadsmobiel: minimaal € 15.000 en maximaal € 350.000; (raming is gebaseerd op 20.500 pashouders, een gemiddelde eigen bijdrage van € 0,73 en een kostprijs per rit van € 17,01)
- 1 gratis rit per persoon bij VZA: minimaal € 2.250 en maximaal € 115.000 (raming is gebaseerd op 3.200 pashouders, een gemiddelde eigen bijdrage van € 0,73 en een kostprijs per rit van € 35,77).

## **2. Gratis begeleiding voor houders van OV-begeleiderskaart**

### *De klacht in beeld*

De OV-begeleiderskaart wordt verstrekt door de NS. Men baseert zich daarbij op een onafhankelijke medische indicatiestelling. Kaarthouders mogen zich in het openbaar vervoer gratis laten begeleiden. De kaart is vooral in gebruik bij blinden en slechtzienden. Ongeveer 100 Stadsmobielreizigers hebben een OV-begeleiderskaart. Zij mogen tot nu toe ook in Stadsmobiel gratis iemand meenemen.

In de nieuwe situatie kan een reiziger van het collectief Wvg vervoer maximaal twee meereispassen kopen (jaarlijks € 11,40 per pas) waarna hij/zij een reisgenoot mag meenemen die het geldende tarief voor de rit betaalt.

De klacht van deze groep is dat men aangewezen is op begeleiding, niet alleen tijdens het vervoer, maar ook daarna!

### *Keuze opties*

I. De voorgenomen nieuwe situatie: geen gratis begeleiding
--

### *Toelichting*

Het uitgangspunt uit de Najaarsnotitie Wvg houdt onder meer in dat het de wens is om mensen zoveel mogelijk in staat te stellen zelfstandig te kunnen participeren. Met de OV-begeleiderskaart kunnen mensen weliswaar gebruik maken van het openbaar vervoer, maar zij hebben daarbij altijd gezelschap van partner en/of mantelzorger nodig. Het openbaar vervoer biedt geen begeleiding tijdens de reis.

Indien nodig biedt het nieuwe aanbod in Wvg vervoer dit wel, zodat mensen wèl in staat zijn om zelfstandig een afstand te overbruggen.

### *Financiële consequenties*

Geen.

II. Verdergaande optie = handhaving bestaande situatie: OV-begeleiderskaart geeft recht op één gratis begeleider
--

### *Toelichting*

Deze optie is de wens van de doelgroep. Daarmee krijgt de gehandicapte reiziger de keus, hij/zij kan zelfstandig reizen of een begeleider meenemen.

### *Financiële consequenties*

Kosten: jaarlijks € 3.100. Betreft de derving van de opbrengst van meereispassen en van het tarief van de begeleider bij 100 houders van de OV begeleiderskaart. In deze raming is uitgegaan van het ritgemiddelde van 27 van klanten Stadsmobiel in 2001.

### 3. Instellingspas Stadsmobiel

#### *De klacht in beeld*

In juli 2002 zijn een kleine 400 instellingspassen in gebruik bij zo'n 100 instellingen. Deze Stadsmobielpas wordt vooral gebruikt als voor de bewoners/leden een uitstapje wordt georganiseerd. Met de pas kan een onbeperkt aantal bewoners en begeleiders reizen. Individuele bewoners/leden hoeven geen pashouder te zijn.

De klacht is tweeledig:

- het verdwijnen van de pas kan in de praktijk problemen geven als mensen samen willen reizen. Alleen als er in de groep mensen zijn die individueel meereispassen hebben aangevraagd kunnen begeleiders nog mee;
- iedere individuele reiziger moet pashouder zijn: dit betekent veel extra werk omdat iedereen individueel een pas moet aanvragen.

#### *Keuze opties*

I. . Zorgplicht = voorgenomen nieuwe situatie: geen instellingspas voor (AWBZ) instellingen
---

#### *Toelichting*

Volgens de regeling Sociaal vervoer AWBZ komen bewoners van dergelijke instellingen alleen voor Wvg vervoer in aanmerking als zij een zelfstandige vervoersbehoefte hebben (bijvoorbeeld familiebezoek of winkelen). Vervoer van uitstapjes die door de instelling worden georganiseerd moeten worden gefinancierd uit de instellingsbudgetten of uit een eigen bijdrage van bewoners. Voor alle instellingen geldt dat leden/bewoners zelf collectief vervoer moeten aanvragen en dan de mogelijkheid hebben een meereispass aan te schaffen. Op de meereispass kunnen vervolgens begeleiders mee.

#### *Financiële consequenties*

Geen.

II. Praktische oplossing: instellingen kunnen maximaal 5 meereispassen ( à € 11,40) aanschaffen
---

#### *Toelichting*

Uit praktische overwegingen wordt voorgesteld om instellingen de mogelijkheid te geven maximaal 5 meereispassen ( à € 11,40) aan te schaffen. De motivatie is als volgt.

In de oude situatie kwamen alle bewoners van verpleeg- en verzorgingshuizen in aanmerking voor hetzelfde vervoer van Stadsmobiel. In het nieuwe systeem kunnen bewoners op grond van de noodzakelijke begeleiding in verschillende vervoersvormen worden ingedeeld. Dit geldt ook voor andere instellingen. Het is voorstelbaar dat mensen die voor verschillende vervoersproducten zijn geïndiceerd, samen willen reizen. Om hen toch in staat te stellen dit te doen wordt daarom voorgesteld instellingen de mogelijkheid te bieden maximaal 5 meereispassen aan te schaffen. De begeleiders betalen dan vervolgens het geldende tarief. Bewoners moeten wel een individuele aanvraag doen voor vervoer omdat men alleen op grond van een zelfstandige vervoersbehoefte toegang krijgt tot het systeem.

#### *Financiële consequenties*

Opbrengt: jaarlijks € 2.300. Betreft raming aanschaf meereispassen: 200 passen à € 11,40. Er wordt daarbij uitgegaan van een ongewijzigd aantal ritten.

#### **4. Begeleiding van gehandicapte kinderen**

##### *De klacht in beeld*

In de huidige situatie kunnen gehandicapte kinderen gratis één begeleider meenemen in het Wvg vervoer. Alleen wanneer Stadsmobiel capaciteit heeft, kunnen ook andere gezinsleden mee. Dat het niet per definitie mogelijk was om als gezin met Stadsmobiel te reizen, is in het verleden als een knelpunt gesignaleerd.

In de toekomst vervalt de gratis begeleiding, en kunnen voor een gehandicapt kind dat is geïndiceerd voor Wvg vervoer maximaal 2 meereispassen worden aangeschaft. Hierdoor kunnen 3 gezinsleden tegelijk reizen. Zij betalen het geldende tarief.

##### *Keuze opties*

I. Zorgplicht = Wvg alleen voor bepaalde categorie gehandicapte kinderen
--

##### *Toelichting*

In de Wvg geldt het begrip zelfstandige vervoersbehoefte. In de Wvg beleidsregels<sup>2</sup> is hierover het volgende opgenomen:

"Tussen de leeftijd van een belanghebbende en de vervoerbehoefte bestaat een duidelijke relatie. Kinderen vanaf 12 jaar en ouder hebben, evenals volwassenen, een zelfstandige vervoerbehoefte. Het gemeentelijk beleid gaat ervan uit dat kinderen jonger dan 12 jaar geen zelfstandige vervoerbehoefte hebben omdat de ouders hen kunnen meenemen zonder dat een voorziening behoeft te worden getroffen. In bepaalde gevallen kan dit onredelijk zijn, bijvoorbeeld een kind jonger dan 12 jaar dat vanwege de speciale wandelwagen/rolstoel niet met het openbaar vervoer mee kan. In dat geval kan een belanghebbende in aanmerking komen voor een voorziening".  
(Pag. 33 en 34 Beleidsregels Wet voorzieningen gehandicapten, 22 mei 2001.)

Het Wvg vervoer is dus voor een categorie kinderen met een indicatie, zij kunnen niet kiezen voor het openbaar vervoer. De minimale invulling van de Zorgplicht vereist geen gratis begeleiding.

##### *Financiële consequenties*

Geen.

---

<sup>2</sup> De gemeente geeft in de Verordening voorzieningen gehandicapten invulling aan de Wvg zorgplicht. De beleidsregels zijn een toelichting op die Verordening.

II. Stedelijke Beleidsvisie: gezinnen waarin een kind jonger dan 12 jaar gehandicapt is, of waar gehandicapte ouder een kind jonger dan 12 jaar verzorgt, krijgen gratis meereispassen voor het gehele gezin; gratis begeleider ter discussie.
--

#### *Toelichting*

Overwogen kan worden om in gezinnen met een gehandicapt kind jonger dan 12 jaar, of een gehandicapte ouder met een kind jonger dan 12 jaar, het gezin gratis het aantal meereispassen te verstrekken dat nodig is om met het hele gezin te reizen. Iedere reiziger betaalt dan vervolgens wel het geldende tarief. Dit voorstel wordt gedaan omdat jonge kinderen doorgaans in gezinsverband reizen. Uitsluitend voor deze jonge kinderen wordt dan niet uitgegaan van een zelfstandige vervoersbehoefte, maar van die van het gezin.

Analoog aan de discussie/voorstellen met betrekking tot het handhaven van één gratis meereizende begeleider bij OV-jaarkaarthouders, dient ten aanzien van deze groep gehandicapte kinderen dezelfde afweging gemaakt te worden.

#### *Financiële consequenties*

Kosten: bij 500 gezinnen raming jaarlijks € 102.000. Betreft het vervallen van de inkomsten van de meereispassen, plus de kostprijs van de ritten van de extra (betalende) gezinsleden. Als daarboven wordt besloten tot gratis begeleiding, dan zijn de geraamde kosten jaarlijks € 112.000.

In deze raming liggen 2 onzekere variabelen besloten:

- a. De omvang van de doelgroep is onbekend;
- b. Onbekend is hoeveel mensen uit de doelgroep zullen gaan kiezen voor collectief vervoer in plaats van een vervoerskostenvergoeding.

### **5. Ziekenhuisritten**

#### *De klacht in beeld*

Onder ziekenhuisrit wordt verstaan een rit voor een bezoek aan een medisch specialist in een ziekenhuis. Pashouders maken ziekenhuisritten met Stadsmobiel. Voor deze ritten bestaat ook een regeling op grond van de Ziekenfondswet. Om die reden zijn ziekenhuisritten met Stadsmobiel in het verleden vaak ter discussie gesteld.

#### *Keuze opties*

I. Zorgplicht: ziekenhuisritten niet toegestaan
---

#### *Toelichting*

Mensen die voor een medisch bezoek naar het ziekenhuis gaan moeten aanspraak maken op het Besluit ziekenvervoer voor ziekenfondsverzekerden of particuliere ziektekostenverzekeringen. Dit houdt in dat men zelf het vervoer moet regelen en de kosten daarvan kan declareren. Op jaarbasis moet men een eigen bijdrage betalen van € 76,60 (2002).

Het collectief Wvg vervoersysteem mag dan niet worden gebruikt voor bezoek aan een medisch specialist in het ziekenhuis.

### *Financiële consequenties*

Opbrengst van jaarlijks € 210.00. De raming is gebaseerd op de kosten van naar schatting 13.000 ziekenhuisritten Stadsmobiel in 2001.

Lastig in deze optie is de handhaving. Het collectief Wvg vervoer is namelijk nadrukkelijk wel bedoeld voor familiebezoek in het ziekenhuis. Het is moeilijk om te communiceren en te controleren dat medisch bezoeken niet zijn toegestaan.

## II. Lokale beleidsvisie: ziekenhuisritten toestaan

### *Toelichting*

Vanwege het probleem van handhaving zijn ziekenhuisritten tot nu toe gedoogd. De locale invulling van de Wvg geeft een mogelijkheid om ziekenhuisritten in bepaalde gevallen toe te staan. De redenering volgt uit de toepassing van het beleidsuitgangspunt "Gehandicapt is ook gewoon" en is als volgt. Het collectief vervoer functioneert voor de gehandicapte als een openbaar vervoersysteem. Omdat niet gehandicapten voor een medisch consult gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer mogen gehandicapten hiervoor het Wvg vervoer gebruiken waarvoor zij een indicatie hebben gekregen.

### *Financiële consequenties*

Geen ten opzichte van de bestaande situatie. Echter: het niet toestaan van ziekenhuisritten zou minder kosten geven (zie optie I).

In het verleden is tevergeefs en herhaaldelijk geprobeerd de verzekeraars te overreden om Wvg ritten te financieren. Dit is overigens een landelijk probleem, waarop actie ondernomen zal blijven worden.

## **6. Vervoersgebied**

Met ingang van 1 april 2002 rijden Stadsmobiel en VZA tot en met 2 openbaar vervoer zones buiten de stad. In het Wvg protocol van maart 2002 wordt geadviseerd om tot het vervoersgebied 5 OV zones ofwel 15 kilometer te rekenen. Navolging van dit advies houdt in dat iedere gehandicapte 5 OV zones of 15 kilometer met het collectief vervoer kan reizen. De groep gehandicapten die in de binnenstad woont kan dit nu al. Voor de mensen die aan de rand van de stad wonen moet het vervoersgebied met nog 2 zones worden uitgebreid.

De uitbreiding van het vervoersgebied kan als volgt worden uitgewerkt:

- voor de gehandicapte reizigers Stadsmobiel: een persoonsgebonden budget;
- VZA: daadwerkelijk meer zones rijden.

De motivatie is als volgt.

Het openbaar vervoer zal steeds toegankelijker worden. Vanaf 2010 moeten bussen, en vanaf 2030 treinen toegankelijk zijn. Dit zal met name gelden voor de groep gehandicapten die gebruik maakt van Stadsmobiel. Vanuit bedrijfseconomische overwegingen (extra investeringen bij de vervoerder) is het daarom minder gewenst om Stadsmobiel een groter reisgebied te laten beslaan. Ter overbrugging van de periode dat het openbaar vervoer nog niet toegankelijk is, kan een persoonsgebonden budget worden overwogen.

Het openbaar vervoer zal voor zwaar gehandicapten ook in de toekomst niet kunnen voldoen. Het ligt daarom in de rede om het reisgebied van VZA wel uit te breiden.

Dit onderwerp zal worden uitgewerkt in het kader van het project "Aanpassing vergoedingstelsel" uit de Wvg Najaarsnotitie Vraag en Aanbod.

### III. FINANCIËLE PARAGRAAF

#### 1. Kostenoverzicht

De kosten van de opties zijn vergeleken met de begroting 2002 inclusief de daarin verwerkte besluitvorming rondom de projecten uit de Wvg Najaarsnotitie Vraag en Aanbod. De financiële gevolgen van de tariefwijziging Stadsmobiel en van de ziekenhuisritten Stadsmobiel zijn structureel. De overige onderwerpen zijn gerelateerd aan projecten uit de Wvg Najaarsnotitie Vraag en Aanbod. Deze projecten gelden tot en met 30 juni 2004, en zijn incidenteel gefinancierd. Wanneer sprake is van een relatie met een project uit de Najaarsnota, dan zijn de kosten dus ook incidenteel.

Dit geeft het volgende overzicht voor de afzonderlijke keuze opties:

<i>optie</i>		<i>kosten op jaarbasis</i>	
		<i>incidenteel</i>	<i>structureel</i>
-	<b>Tarieven</b>		
I.	Wvg protocol: tarief blauwe strippenkaart voor het gehele vervoersgebied	97.200	
II.	Stedelijke beleidsvisie "Nota Vraag en Aanbod of andere keuze:		
	a. roze strippenkaart conform openbaar vervoer	20.500	80.500
	b. roze strippenkaart voor alle groepen	41.000	161.000
	c. inkomensafhankelijk tarief	37.000	144.500
III.	Verdergaande optie: gratis vervoer		
	a. minimale kosten (aantal ritten blijft gelijk)	102.500	401.500
	b. bij verdubbeling van aantal ritten	4.133.000	9.608.500
	c. kosten één gratis rit:		
	- minimaal (bij gelijkblijvend aantal ritten)	17.300	
	- maximaal (gratis rit = extra rit)	460.000	
-	<b>gratis begeleiding voor houders OV begeleiderskaart</b>		
I.	De voorgenomen nieuwe situatie: geen gratis begeleiding	0	
II.	Verdergaande optie: gratis begeleiding	3.100	
-	<b>instellingspas Stadsmobiel</b>		
I.	Zorgplicht = voorgenomen nieuwe situatie: geen pas	0	
II.	Praktische oplossing: instelling kan maximaal 5 meereispassen aanpassen	- 2.300	- 2.300 ( <i>opbrengst</i> )
-	<b>begeleiding van gehandicapte kinderen</b>		
I.	Zorgplicht = Wvg voor bepaalde categorie gehandicapte kinderen	0	
II.	Stedelijke beleidsvisie: gratis meereispassen	102.000	
II.a	Gratis meereispassen plus gratis begeleiding	112.000	
-	<b>ziekenhuisritten</b>		
I.	Ziekenhuisritten niet toegestaan	( <i>opbrengst</i> )	- 210.000
II.	Ziekenhuisritten toegestaan		0
-	<b>vervoersgebied</b>		voorstel wordt nader uitgewerkt

## 2. Financiële ruimte

In de Najaarsnotitie Wvg Vraag en Aanbod zijn de structurele en incidentele Wvg middelen bestemd. Dit betekent dat er in principe geen begrotingsruimte is voor nieuwe voorstellen.

De ruimte die er nog is bestaat uit incidentele middelen:

- in 2002 is nog sprake van € 2,1 (begrotingspost onvoorzien);
- begin 2003 een egalisatiereserve van € 3,7 miljoen.

Tot slot:

De tariefwijziging is met ingang van april 2002 ingevoerd.

Ten aanzien van de vraag die opgeworpen is omtrent het met terugwerkende kracht betalen aan de klanten van het verschil tussen het roze en blauwe strippenkaarttarief het volgende:

- Stadsmobiel is met het nieuwe planningsysteem in staat dit uit te voeren. Echter, het is een tijdrovende bezigheid. Twee mensen zullen enkele weken nodig hebben om per persoon inzicht te krijgen in het te verrekenen bedrag. Vervolgens zullen de reizigers bericht moeten ontvangen, en zal de verrekening nog daadwerkelijk uitgevoerd moeten worden.
- Een meer praktische oplossing is om pashouders van Stadsmobiel een aantal ritten, bijvoorbeeld 4, gratis aan te bieden. De kosten bedragen dan minimaal € 60.000 en maximaal € 1,4 miljoen.

De overige wijzigingen wachten op nadere besluitvorming gezien de door de commissie gevraagde heroverweging. Het collegebesluit zal in oktober kunnen worden genomen. De invoering vergt een voorbereidingstijd van maximaal 2 maanden.

*Bijlagen:*

1. Onderzoek vergelijking gebruikersbijdrage Stadsmobiel (ACAM, 9 juli 2002)
2. Brief ANBO: "Stadsmobiel/Wvg verbeteringen" aan wethouder Zorg, commissieleden en team Wvg (19 juli 2002)
3. Brief Wvg commissie ABCZ (13 augustus 2002) inzake commentaar vervoersnotitie.

*Ter inzage gelegde stukken:*

1. Klantengroepen en tariefstelling Stadsmobiel tot en met 1 april 2001
2. Zone-indeling Stadsmobiel tot en met 1 april 2001
3. Collegebesluit "Collectief deur tot deur vervoer ten behoeve van ouderen en licht gehandicapten: overeenkomst Stadsmobiel oktober 2001 tot en met 30 juni 2004", 4 september 2001
4. Najaarsnotitie Wvg Vraag en Aanbod
5. Brochure "Reizen op de manier die bij u past", inclusief aanvraagformulier
6. Nota van wijziging op de Wet "Gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte" (juni 2002)
7. Vervoersgebied met zone indeling van Stadsmobiel en VZA met ingang van 1 april 2002
8. Wvg protocol inclusief reactie (maart 2002)
9. NS folder "Gehandicapten". Geldig vanaf 1 januari 2002.
10. Brief Adviespunt Handicap & Recht d.d. 8 juli 2002, met bijlage brief Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 juni (kenmerk MDV/BVO/U.02.02095)
11. Brief Nellestein van 18 juni 2002, betreffende de instellingspas
12. Regeling Sociaal vervoer AWBZ instellingen
13. Maandrapportage Stadsmobiel; juli 2002