Gemeentebegroting Rotterdam 2027, schriftelijke bijdrage

Ouderen-OV: voorkom sociale uitsluiting, gezondheidsschade en hogere maatschappelijke kosten

Geachte voorzitter, geachte leden van de gemeenteraad,

Ik vraag u vandaag niet alleen naar een vervoersregeling te kijken. Ik vraag u te kijken naar de zelfstandigheid, gezondheid en waardigheid van duizenden oudere Rotterdammers.
Want wanneer vervoer voor ouderen met een beperkt inkomen minder betaalbaar wordt, gaat het niet alleen om de prijs van een rit. Het gaat erom of iemand nog familie kan bezoeken, naar dagbesteding kan gaan, boodschappen kan doen en zelfstandig aan het leven in onze stad kan blijven deelnemen.

De mogelijke schade kent drie kanten.

Ten eerste: sociale schade.
Volgens de Rotterdamse Raadsmonitor was in 2022 56% van de Rotterdammers van 65 jaar en ouder matig tot zeer ernstig eenzaam. Dat is meer dan één op de twee ouderen. Als de kosten van vervoer een extra drempel vormen, bestaat het risico dat ouderen minder vaak naar buiten gaan, minder sociale contacten onderhouden en verder geïsoleerd raken.

Ten tweede: gezondheidsschade en verlies van zelfstandigheid.
Minder mogelijkheden om te reizen kunnen leiden tot minder beweging, minder sociale deelname en een grotere afhankelijkheid van anderen. Niet iedere oudere zal hierdoor extra zorg nodig hebben, maar de gemeente moet dit risico serieus onderzoeken. Wie zelfstandig thuis wil blijven wonen, moet ook de mogelijkheid hebben om zelfstandig de deur uit te gaan.

Ten derde: financiële en maatschappelijke schade.
Wanneer ouderen niet meer zelfstandig kunnen reizen, kan de verantwoordelijkheid voor vervoer en begeleiding verschuiven naar familie en mantelzorgers. Dat kan de druk op mantelzorg, welzijn en mogelijk ook Wmo-ondersteuning vergroten. Het is daarom onvoldoende om alleen naar de besparing op het openbaar vervoer te kijken. Ook mogelijke kosten en gevolgen elders moeten worden onderzocht.

De gemeentelijke begroting maakt de financiële keuze concreet: € 6,1 miljoen aan kosten binnen Stedelijke Ontwikkeling vervalt, terwijl € 2,8 miljoen per jaar beschikbaar wordt gesteld voor het AOW-tegoed.
Dat tegoed bedraagt € 475. Ik vraag het college daarom niet alleen hoeveel geld wordt verschoven, maar vooral hoeveel ouderen daadwerkelijk geholpen worden, hoeveel ouderen buiten de regeling vallen en wat de netto financiële opbrengst is.

Er is bovendien een tweede bereikbaarheids vraag.
Als betaalbaar vervoer verdwijnt én ouderen afhankelijker worden van de lijnen die hun wijk bedienen, kunnen eventuele wijzigingen in busroutes, haltes of tramlijnen hun mogelijkheden verder beperken. Ik beweer niet dat deze regeling op zichzelf bus 51, bus 67, tram 4 of tram 7 laat verdwijnen. Ik vraag wél dat de gemeente en de vervoerspartners inzichtelijk maken welke gevolgen veranderingen in betaalbaarheid én het vervoersnetwerk samen hebben voor ouderen, met name in wijken waar alternatieven beperkt zijn.

Ook juridisch vraagt dit om een zorgvuldige beoordeling.

De Wmo 2015, waaronder de artikelen 2.1.2 en 2.1.3, verplicht gemeenten beleid te voeren rond zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie. Voor ouderen met een handicap zijn daarnaast de artikelen 9, 19 en 20 van het VN-Verdrag Handicap relevant: toegankelijkheid, zelfstandig leven en persoonlijke mobiliteit. Deze bepalingen geven niet automatisch recht op gratis openbaar vervoer, maar zijn wel relevante kaders bij de beoordeling van toegankelijkheid, participatie en de gevolgen voor mensen met een beperking.

Daarom stel ik het college vijf concrete vragen:

Hoeveel ouderen verliezen hun gratis reisrecht, hoeveel komen in aanmerking voor het AOW-tegoed en hoeveel blijven onvoldoende geholpen?

Is vooraf onderzocht wat de maatregel kan betekenen voor eenzaamheid, gezondheid, dagbesteding en sociale participatie?

Zijn de mogelijke gevolgen voor mantelzorg, Wmo-ondersteuning en andere zorgvoorzieningen financieel en maatschappelijk in kaart gebracht?

Is onderzocht hoe wijzigingen in buslijnen, haltes en tramlijnen de bereikbaarheid van ouderen beïnvloeden, vooral voor mensen die slecht ter been zijn of weinig alternatieven hebben?

Is het college bereid de effecten openbaar te monitoren en aanvullende maatregelen te nemen wanneer blijkt dat kwetsbare ouderen onvoldoende toegang houden tot betaalbaar vervoer?

Geachte voorzitter, geachte leden van de raad,

Ik begrijp dat Rotterdam verantwoord met publiek geld moet omgaan. Maar verantwoord begroten betekent niet uitsluitend vandaag besparen. Het betekent ook voorkomen dat de rekening morgen terechtkomt bij ouderen, mantelzorgers, welzijnsorganisaties en mogelijk andere gemeentelijke voorzieningen.
Een oudere die niet meer op bezoek gaat, niet meer naar activiteiten kan en steeds vaker thuisblijft, verdwijnt misschien niet uit de begroting. Maar die persoon kan wel langzaam uit het sociale leven van Rotterdam verdwijnen.

Mijn oproep aan de raad, en in het bijzonder aan de coalitiepartijen, is daarom:
Beoordeel deze maatregel niet alleen op de directe besparing. Eis inzicht in de maatschappelijke gevolgen, bescherm ouderen die buiten de regeling vallen en stuur bij wanneer de cijfers daar aanleiding toe geven.
Een besparing is pas verantwoord als we ook weten welke prijs de samenleving ervoor betaalt. Laat ouderen niet de rekening betalen met hun zelfstandigheid, hun gezondheid en hun plaats in onze stad. Dank u wel .

Zeynep Karabulut, wijkraadslid Bospolder Spangen Tussendijken, lid Brederaad010, voorzitter van de cliëntenraad van Antes (Divisie Volwassen Ambulant).
Woensdagavond helaas verhinderd om in te spreken.