Plan van aanpak maatregelen Doelgroepenvervoer

Hieronder een overzicht van de verschillende maatregelen, welke acties en de planning.

Categorie	**Maatregelen**	**Acties**	**Planning**
Transformatie van toekenning	1. Integraal regelgevend kader	1. Opstellen integraal kader en voorleggen aan college en raad.	1. 10 november 2021 aanleveren aan de raad, besluitvorming 20 december 2021.
	2. Scherper maatwerk leerlingenvervoer 3. Scherper maatwerk Wmo-vervoer	2 en 3. Capaciteit vrijmaken binnen 1Stroom.	2. Uitbreiding formatie llv is uiterlijk 2e kwartaal 2021 gerealiseerd binnen huidige formatie 1Stroom. 3. Uitbreiding formatie consulent Wmo-vervoer wordt gerealiseerd eind 2021 op basis van ervaring in 2021.
Rechtmatigheid en inzicht	4. Vier ogen bij dure toekenningen	4. Inregelen Mybility en uitvoering instrueren.	4. Gerealiseerd op 1 juli 2021
	5. Data-analyse op besparingen	5. Data-analyse inrichten m.b.v. extern bureau.	5. 1e data-analyse gerealiseerd op 1 oktober 2021
Meer eigen kracht leerlingenvervoer	6. OV voor VSO bij > 6km	6. Opstellen van beleidsregels en vast laten stellen door college. Uitvoering inregelen en afspraken maken met Reiskoffer en Connexxion over OV-abonnementen.	6 en 7 April 2021 de beleidsregels laten vaststellen door college. Ouders informeren bij brief inzake aanvraag leerlingenvervoer schooljaar 2021-2022.
	7. Opstapplaatsen leerlingenvervoer	7. Opstellen van beleidsregels en vast laten stellen door college. Uitvoering inregelen via Avan.	

Wmo: Plusbus voorliggend en eigen bijdragen	8. Km-budget verlagen vanwege Plusbus 9. Plusbus lokaal voorliggend op Avan 10. Eigen bijdrage vervoer Wmo-dagbesteding	8 en 9. Aanpassen Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Duiven houdende regels omtrent de maatschappelijke ondersteuning (Besluit maatschappelijke ondersteuning gemeente Duiven 2020). Inregelen van werkprocessen en inrichten Plusbus i.s.m. Avan. 10. Aanpassing Verordening en laten vaststellen door de raad.	8 en 9. Uiterlijk mei vaststellen aangepast Besluit. Na besluit inwoners met Wmo-pas informeren. Uitvoering afhankelijk van Plusbus, waarschijnlijk 4e kwartaal 2021. 10. 5 mei aanleveren aan de raad, besluitvorming 14 juni. Na besluit inwoners met Wmo-pas informeren.

Afzonderlijke maatregelen, uitgewerkt

Hieronder zijn alle maatregelen verder uitgewerkt.

Algemeen:
De maatregelen zijn nog niet op detailniveau uitgewerkt in dit plan van aanpak. In de verdere uitwerking van alle maatregelen wordt specifiek aandacht gegeven aan de implementatie en waar nodig ook communicatie.

***Kanttekening*:**
Hieronder worden de te verwachte besparingen en de benodigde investeringen per maatregel weergegeven. Een deel van de maatregelen kent een overlappend effect, daarom kunnen de bedragen uit het plan van aanpak niet eenvoudig bij elkaar opgeteld worden. Mocht bij toekomstige besluitvorming maatregelen niet worden aangenomen of door op dit moment niet te voorspellen situaties, zoals de ontwikkelingen rondom corona, uitgesteld of aangepast worden, dan heeft dit direct gevolgen op de genoemde bedragen in het plan van aanpak.

Maatregel 1: Integraal regelgevend kader

Beoogd effect

Beoogd is om de spelregels en toekenningsprocessen met betrekking tot vervoervoorzieningen voor verschillende doelgroepen integraal en toegankelijk te formuleren en om deze waar mogelijk inhoudelijk te richten op het uitgangspunt “eigen kracht eerst.”

Argumenten

Duiven kent op verschillende onderdelen van het vervoer niet concreet uitgewerkte beleidsregels of uitvoeringsregels. Dit betekent dat consulenten nauwelijks handvatten hebben om te bepalen of iemand een vervoervoorziening moet krijgen. In combinatie met een aantal andere factoren, zoals gebrek aan specialistische kennis, leidt dit tot toekenning van onnodig veel vervoer.
Meer maatwerk is de beste manier om minder vervoer toe te kennen zonder hard te snijden. Het maatwerk heeft echter wel duidelijke regels nodig die voor meer situaties bruikbaar zijn en die in meer afwegingen een handvat bieden. Het gaat daarbij om regels op alle niveaus: verordening, besluit, beleidsregels, uitvoeringsregels, handleidingen voor consulenten en strakkere processen voor aanvraag, onderzoek en toekenning.

De noodzaak van beleidsregels geldt voor alle vier de doelgroepen (ook voor toekenning van de Reiskoffer) plus vervoer op grond van participatie en er zijn daarnaast stevige raakvlakken met de verstrekking van scootmobielen en bijzondere bijstand. In al deze gevallen zijn er grote overeenkomsten hoe uitgangspunten van eigen kracht en maatwerk in beleidsregels vertaald worden.

Het lijkt daarom wenselijk om met betrekking tot beleidsregels:

- één set beleidsregels in de vorm van een Besluit Doelgroepenvervoer te maken die voor alle doelgroepen specifiek voor de behoefte aan mobiliteit de uitgangspunten uit de verordeningen en besluiten uitwerken
- voor elke doelgroep/regeling en voor elke voorziening aanvullende beleidsregels vast te stellen (bijv. voor vervoer naar school op grond van levensovertuiging)
- de verordeningen Wmo en Jeugdhulp hierop aan te passen
- de verordening leerlingenvervoer hierop aan te passen

Daarnaast is van belang dat de beleidsregels worden vertaald in duidelijke instructies voor consulenten.

Financieel

Integrale nadere regels zullen zeker effect hebben, maar gezien de diversiteit en de complexiteit ervan kunnen besparingen niet vooraf worden berekend.

Participatie

Het is wenselijk om de Participatieraad en eventueel opnieuw de Gehandicaptenraad uit te nodigen om in de conceptfase mee te denken. Gezien het gewicht van deze maatregel is het

vermoedelijk ook van belang dat er ook expliciet op het uiteindelijke college- en raadsvoorstel over dit onderwerp wordt geadviseerd.

Maatwerk

De gedachtelijn voor de nog op te stellen nadere regels en bijbehorende overige documenten gaat sterk uit naar een combinatie van:

1. concrete herkenbare uitgangspunten zoals “voor VSO-leerlingen ov-vergoeding vanaf 6 kilometer,”
2. maatwerkbepalingen die het mogelijk maken om in bijzondere gevallen een bijzondere voorziening te treffen en
3. afbakening van eigen kracht en eigen verantwoordelijkheid in allerlei concrete contexten, waarbij ook aandacht is voor maatwerk en bijzondere omstandigheden.

Uitvoering

- bespreking architectuur (wat hoort op welk niveau van regelgeving thuis)
- opstellen van diverse documenten in concept
- informele participatie (Participatieraad en Gehandicaptenraad samen)
- betrekken van diverse beleidsterreinen, zoals bijzondere bijstand
- uitwerking van ‘complete’ lijst verordeningen en besluiten
- advies op concept vanuit participatie
- college- en raadsvoorstel
- concretisering uitvoeringsregels en toekenningsprocessen

Maatregel 2: Scherper maatwerk leerlingenvervoer

Beoogd effect

Het verlagen van de uitgaven aan leerlingenvervoer en vervoer naar jeugdhulp, doordat de consulent in een betere positie komt om te sturen op eigen kracht van ouders en leerlingen en doordat er kritischer gekeken wordt naar de noodzaak van en alternatieven voor taxivervoer naar jeugdhulp.

Argumenten

De meeste kosten in het leerlingenvervoer worden gemaakt voor leerlingen die naar een vorm van speciaal onderwijs gaan. Het gaat dus voornamelijk om leerlingen met beperkingen. De consulent leerlingenvervoer moet beoordelen of de ouders en de leerling recht hebben op leerlingenvervoer.Veel aanvragen voor taxivervoer draaien uiteindelijk om drie vragen:

1. verhindert de beperking van de leerling dat hij of zij zelfstandig naar school reist?
2. verhindert de beperking dat hij of zij onder begeleiding naar school reist?
3. zijn de ouders in staat om de leerling te begeleiden of brengen?

Het aanvraagproces zet de consulent op een forse kennisachterstand. De consulent kent het kind niet, kent de ouders niet en heeft alleen telefonisch contact met enkele scholen. Daarom is het lastig om kritische vragen te stellen en om van het begin af te sturen op zelfstandig reizen. In deze situatie kan de consulent meestal niet anders doen dan het aangevraagde taxivervoer toekennen. Tegelijk is er vaak grond voor een vermoeden dat de leerling mogelijk toch meer kan, dat ouders zelf een deel van het vervoer voor hun rekening kunnen nemen en dat school niet altijd zicht heeft op wat een kind kan (vooral niet als het kind net ingeschreven wordt op school).

De afgelopen jaren zijn al enkele stappen gezet in de doorontwikkeling van het aanvraagproces, door te zorgen dat nieuwe aanvragers zich altijd per telefoon of mail bij de consulent melden vóórdat ze een formulier krijgen. Op die manier kan de consulent de belangrijkste vragen vooraf al stellen. Tevens vragen we in het aanvraagformulier naar de dagen waarop ouders werken.

De consulent kan op verschillende manieren in een nog betere kennispositie komen, waardoor hij of zij ouders en leerlingen vanuit een vertrouwensrelatie kan aanspreken op eigen kracht. De belangrijkste aanvullende instrumenten zijn huisbezoeken (bij circa 50% van de leerlingen), voorwaardelijke toekenning, het standaard opvragen van een medische verklaring en de optie van het inroepen van medische keuring.

Ervaringen in andere gemeenten leren dat een goed uitgeruste consulent veel vaker in staat is om leerlingen en ouders te bewegen naar meer zelfredzaamheid. De eerder genoemde warme relatie is niet nodig bij *alle* leerlingen: het gaat om de leerlingen die het vermoedelijk in zich hebben, maar waar aanmoediging en stimuleren nodig zijn om ouders in beweging te krijgen.

Maatwerk

De verordening leerlingenvervoer is specifiek over de eigen kracht die van inwoners (ouders en leerling) verwacht wordt. De belangrijke variabelen daarbij zijn echter voor de gemeente moeilijk objectief vast te stellen. De informatie die de ouder over de eigen kracht geeft is hierdoor vaak noodgedwongen leidend in de toekenning. Het versterken van de positie van de consulent zorgt dat zij of hij meer objectieve informatie heeft op basis waarvan noodzakelijk maatwerk kan worden toegekend.

Sommige leerlingen hebben een aandoening die zelfstandig reizen bij voorbaat voor de rest van de schoolcarrière uitsluit. Andere leerlingen komen uit gezinnen waarvan de jeugdconsulent kan bevestigen “ouders kunnen geen rol spelen in brengen of begeleiden.” Huisbezoeken zullen bij deze leerlingen niet leiden tot vroegere uitstroom uit het taxivervoer. Voor sommige van deze leerlingen is het overigens goed denkbaar om meerjarige beschikkingen af te geven. Dit verlaagt de administratieve last voor ouders, school en gemeente. De gemeente moet dan wel zeker zijn dat de betreffende leerling geen ontwikkelingsperspectief heeft.

Financieel

Een kwantificering in financiën het versterken van de positie van de consulent is lastig. Het effect zal op lange termijn meer dan 10% kunnen bedragen. Dit vereist dat de consulent goed in de rol en de relaties met ouders groeit. In de huidige formatie is er 0,4 fte beschikbaar voor de consulent leerlingenvervoer. Dit is onvoldoende voor de huidige taken. Tot 2018 rekenden Duiven en Westervoort *ieder* 0,4 fte voor deze taken. Het meeste werk van de consulent is gekoppeld aan individuele aanvragen, daarom is 0,3 fte (schaal 8) nodig om dit tekort recht te trekken. De extra taken (meer gegevens opvragen, meer controles uitvoeren, huisbezoeken afleggen, relatiebeheer scholen) kosten een aanvullende 0,3 fte. Invulling hiervan op schaal 9 is gewenst omdat de consulent in een deel van het werk moet omgaan met tegengestelde belangen en gevoelige gezinssituaties, vergelijkbaar met een jeugd- of Wmo-consulent.

Opbrengsten bruto en netto

Gemeente	Uitgaven jaarbasis	Kosten medische adviezen	Besparing indicatief	Besparing indicatief, euro	Bruto besparing
Duiven	€ 336.314	€ 1.300[1]	10%	€ 34.000	€ 15.900

Uitvoering

- Extra inzet van huidige of andere consulenten wordt gerealiseerd vanuit de huidige formatie 1Stroom in uiterlijk 2e kwartaal 2021.

[1] Schatting: vijf situaties per jaar, op basis van €400,- per advies, waarin de aanvraag aanleiding geeft om een medisch advies op te vragen. Kosten voor 67% toegerekend aan Duiven en 33% aan Westervoort.

Maatregel 3: Scherper maatwerk Wmo-vervoer

Beoogd effect

Beoogd effect is het kritischer toekennen van taxivervoer naar dagbesteding (Avan of Plusbus) en van vraagafhankelijk vervoer (het km-budget op de Wmo-pas) doordat een gespecialiseerde consulent de vervoersbehoefte goed kan uitvragen en kan toetsen tegen alle mogelijke opties in het voorliggend veld.

Argumenten

De babyboomgeneratie, geboren tussen 1945 en 1965, stroomt vanaf dit jaar in de leeftijdsgroep 75-85 jaar in. Deze generatie is véél groter dan voorgaande generaties, wat de komende tien jaar een jaarlijkse autonome groei van de doelgroep van circa 6% zal opleveren. Door nu een Wmo-vervoerconsulent in te stellen kan de instroom worden versmald vóórdat deze generatie in groten getale een voorziening krijgt die moeilijk is terug te nemen.

De toekenning van Wmo-vervoervoorzieningen ligt nu bij alle Wmo-consulenten. Zij hebben brede kennis echter over vervoer is hun kennis vaak beperkt. Het gebeurt daardoor al snel, zeker als er meer leefdomeinen besproken worden, dat over een vervoervoorziening wordt beslist op basis van de evidente beperkingen van de cliënt, maar niet op basis van de specifieke behoefte en de verschillende (voorliggende) oplossingen.

De kosten van zo'n voorziening (vervoer dagbesteding Avan € 2100 per jaar en vraagafhankelijk vervoer € 500,- per jaar bij gemiddeld gebruik) rechtvaardigen meer aandacht in de toekenning, omdat dan de verschillende reisbehoeften kunnen worden getoetst aan wat de inwoner wel en niet kan en aan de beschikbare voorzieningen. Ook voor de gezondheid en de zelfredzaamheid van de inwoner is het gunstiger als hij of zij leert gebruik maken van openbaar vervoer, of wordt aangemoedigd om te lopen of te fietsen. In de coronamaanden juni en juli bleken veel deelnemers dagbesteding ondanks tijdelijke uitval van het taxivervoer lopend of fietsend op de dagbesteding te arriveren.

Maatwerk

Het aanwijzen en trainen van een duo gespecialiseerde Wmo-vervoerconsulenten betekent dat maatwerk minder vaak zal worden ingevuld als "ruim zittende confectie" (bijv. een Wmo-pas met volledig budget, die vervolgens zelden wordt gebruikt) en vaker als "strak maatpak." Het betekent ook dat er meer aandacht kan zijn voor de kleine groep inwoners voor wie de confectie (bijv. de Wmo-pas) eigenlijk niet het juiste product is.

Kanttekeningen

De inzet van een gespecialiseerde vervoerconsulent betekent dat andere consulenten minder tijd aan dit onderwerp hoeven besteden. Maar omdat de vervoerconsulent dieper op de behoeften, mogelijkheden en beperkingen in gaat en meer maatwerk zal leveren, neemt netto de benodigde tijd per aanvraag toe. Mogelijk zullen er ook meer bezwaren en aanvragen voor aangepast km-budget komen.

De ambtelijke verwachting is dat de benodigde extra personele inzet zich ruim terugbetaalt in lagere vervoerskosten. Meer hierover onder Financieel.

Als er voor vervoer een aparte consulent is, doet dit afbreuk aan de gedachte dat er voor elke cliënt één consulent is die hem of haar op alle levensgebieden ‘kent’ en begeleidt. De vervoerconsulent die enkel voor een aanvraag Wmo-pas bij een cliënt komt, moet wel in staat zijn om signalen op te pikken dat er meer ondersteuning nodig is.

Financieel

Om de taak van Wmo-vervoerconsulenten goed uit te voeren is 0,6 fte nodig (schaal 9). De opbrengst van de inzet van deze Wmo-vervoerconsulenten is net als de input een kwestie van schattingen. Uitgegaan wordt dat de consulent jaarlijks 20% van de instroom op de Wmo-pas en 10% van de instroom op dagbestedingsvervoer weet af te vangen en dat hij of zij door toekenning van kilometerbudgetten op maat bij de overige 80% van de instroom nog eens 10% van de kosten weet te reduceren.

Gemeente	Selectieve her-indicaties	Minder Wmo-passen	Minder km-budget	Minder vervoer dagbest.	Totaal
Duiven	€ 6.000	€ 9.000	€ 8.000	€ 2.000	€ 25.000

Uitvoering

- In coronatijd is het aantal vervoeraanvragen nog beperkt. Het is daardoor mogelijk om een van de huidige Wmo-consulenten te werven als vervoerspecialist en om haar of hem te trainen.
- In de loop van 2021 en in de aanloop naar “einde corona” kan worden bepaald hoeveel werk deze consulent concreet zal hebben als de behoefte aan vervoer weer toeneemt.
- De extra benodigde fte wordt vanuit de huidige formatie van 1Stroom gerealiseerd.

Maatregel 4: Vier ogen bij dure toekenningen

Beoogd effect

Beoogd effect is het verlagen van de uitgaven aan Wmo-vervoer door beter te letten op de noodzaak van bijzondere indicaties bij het vervoer van Avan.

Argumenten

Consulenten kunnen voor een inwoner die taxivervoer krijgt een aantal bijzondere vervoerindicaties afgeven. Deze indicaties brengen extra kosten met zich mee doordat ze de mogelijkheid beperken om ritten van verschillende reizigers te combineren. Dit geldt onder andere voor de indicatie “individueel vervoer” en “kamer tot kamer”.
Het toekennen van deze indicaties is niet gebonden aan een zorgvuldig proces met uitgewerkte stappen zoals die doorlopen worden bij het toekennen van bijvoorbeeld huishoudelijke hulp. De kosten van het vervoer stijgen door deze indicaties echter wel fors. Afhankelijk van omstandigheden ligt dat tussen enkele honderden euro’s (een Wmo-pashouder met indicatie “voorin”) tot vele tienduizenden euro’s (een leerling met een verre bestemming die een begeleider krijgt) per jaar.

Wordt er wel voldoende aandacht besteed aan de casus, bijvoorbeeld omdat er om een andere reden contact wordt gezocht met de beleidsmedewerker, dan blijkt soms dat de indicatie niet noodzakelijk is. Of dat de indicatie voor een korte periode (gewenning) kan worden afgegeven, maar niet structureel nodig is. Op die manieren kunnen kosten worden bespaard en soms worden ook problemen door onjuiste verwachtingen voorkomen.
Een vorm van “vier ogen” is hiervoor een geschikt en flexibel middel. Bijkomstigheid is dat de toetsende persoon hierdoor extra kennis opbouwt van casuïstiek in vervoer, wat kan bijdragen in het opstellen van trefzekere beleids- en uitvoeringsregels.

Maatwerk

Aandacht besteden aan de noodzaak van specifieke indicaties in een specifiek geval is maatwerk natuurlijk altijd mogelijk.

Kanttekeningen

Het toepassen van ‘vier ogen’ betekent dat een tweede persoon tijd moet vrijmaken om de noodzaak van de extra indicatie te beoordelen. Dit kan mogelijk de aanvraag van vervoer bij Avan of Plusbus met enkele werkdagen vertragen. Hiervoor moeten waarborgen worden ingebouwd, bijvoorbeeld “Vervoer alvast aanvragen zonder de indicatie” of “In spoedgevallen meteen aanvragen, eventueel later rechtzetten.”

Financieel

De effecten van het toepassen van ‘vier ogen’ zijn lastig te kwantificeren. Daar waar een indicatie vermeden wordt, bespaart dit in bijna alle denkbare gevallen een groot bedrag dat de tijd van het vier-ogengesprek ruim terugverdient. Hoe vaak een indicatie vermeden zal worden is niet vooraf te voorspellen, juist omdat er geen gestructureerde kennis is over hoe consulenten bijzondere indicaties toekennen.

Op termijn is het denkbaar dat reeds afgegeven bijzondere indicaties (vooral voor Wmo, waar de voorziening en de indicaties doorgaans geen einddatum hebben) worden geherindiceerd. Daarbij kan prioriteit worden gegeven aan de indicaties die naar verwachting het vaakst ongegrond worden afgegeven (zoals “voorin zitten”) als aan de indicaties die de hoogste extra kosten opleveren (zoals solovervoer voor een leerling).

Uitvoering

Om de toekenning van bijzondere indicaties te monitoren, moet het vervoerportaal MyBility zo worden ingesteld dat deze indicaties alleen met autorisatie kunnen worden toegepast of specifiek door de consulent wmo-vervoer en leerlingenvervoer met in achtneming van het ‘vier ogen’ principe.

Maatregel 5: Structurele analyse rittenbak

Beoogd effect

Beoogd effect is verlagen van de uitgaven aan alle vormen van taxivervoer doordat:

- onterecht gebruik beter en sneller wordt opgespoord en
- mogelijkheden worden geïdentificeerd voor kostenreductie met behulp van aangepaste beleidsregels.

Argumenten

In het gebruik van vervoer zijn allerlei patronen te herkennen. Sommige patronen duiden erop dat er iets niet klopt: pashouders gebruiken het vervoer niet zoals bedoeld, de vervoerder voert niet uit zoals geïndiceerd. Of er zijn kansen om bepaalde cliënten een goedkoper alternatief aan te bieden, of om het taxivervoer slimmer te organiseren. Als de gemeente een beleidsmaatregel overweegt, kan een analyse van het gebruik worden ingezet om de financiële effecten te bepalen.

Het combineren van data en vakkennis werkt twee kanten op: uit de data komen patronen naar voren die aanleiding geven tot de vraag “Hoe kunnen we dit vervoer op een minder kostbare manier invullen?” en uit de vakkennis komen bekende patronen naar voren die in de rittenbakken voor Duiven getoetst kunnen worden.

Daarnaast heeft analyse van rittenbakken en andere informatie een belangrijke bewakende functie op de juistheid van toegekende voorzieningen. Zo bleek onlangs dat in gemeente Duiven (te) vaak voorkomt dat inwoners met een scootmobiel een volledig kilometerbudget op de Wmo-pas krijgen. Incidenteel blijkt uit analyses dat inwoners de Wmo-pas onterecht gebruiken voor bezoek aan dagbesteding.

Maatwerk

Het opsporen van oneigenlijk gebruik kan worden gezien als instrument bij het leveren van maatwerk.

Aandachtspunten

Gegevens in rittenbakken en indicatiegegevens worden gepseudonimiseerd voordat ze aan de analist ter beschikking worden gesteld. Alleen de gemeente heeft de sleutel waarmee ritten en andere gegevens tot een individu herleidbaar zijn. Met de analist wordt een verwerkersovereenkomst gesloten.

Financieel

Naarmate uit de rittenbakken meer lessen worden geleerd en vertaald in kostenbeheersende maatregelen, neemt de kans toe dat bij een volgende analyse minder onregelmatigheden of kansen worden gevonden. De verhouding tussen kosten en baten verschuift daarmee geleidelijk van ‘laaghangend fruit’ en grote besparingen, naar minder grote besparingen die minder eenvoudig te implementeren zijn.

Hierop kan worden ingespeeld door in een tweede en derde jaar een kleiner aantal uren analyse in te zetten en door de aanbieder uit te dagen om vooraf met nieuwe invalshoeken te komen (bijvoorbeeld het betrekken van extra informatie uit andere bronnen) om andere analyses uit te voeren.

Voor een goede kosteninschatting zullen offertes van aanbieders van data-analyse moeten worden opgevraagd. Indicatief kan gesteld worden dat een aanbieder voor een analyse zoals “hoeveel van ons verbruik komt van pashouders die de pas slechts incidenteel gebruiken?” ongeveer tien uur nodig heeft (voor Duiven en Westervoort samen) inclusief overleg, data-scrubbing en rapportage.

Vooralsnog bieden de rittenbakken en andere beschikbare gegevens kansen om indicatief driemaal per jaar drie van dit soort analyses uit te voeren. (Meer is niet gewenst omdat de uitkomsten ook moeten worden vertaald in beleid, werkprocessen en wijzigingen in toegekende voorzieningen) De kosten zouden dan per jaar bij een uurtarief van 110 euro uitkomen op 9.900 euro voor negen analyses.

De opbrengst van deze maatregel is niet met zekerheid te geven. Er zijn voldoende situaties denkbaar waarin een analyse zichzelf meerdere keren terugverdient. De analysekosten van indicatief 1.100 euro per analyse kunnen bijvoorbeeld opleveren:

A. Tien scootmobielhouders die >750 km gebruiken: 3.000 euro per jaar (werking over meerdere jaren)
B. Oneigenlijk gebruik van Wmo-pas voor Wlz-vervoer: 3.500 euro per cliënt eenmalig (Wlz-cliënten blijven meestal maar kort in het taxivervoer)

Het geschetste beeld gaat uit van negen analyses per jaar. Het is een slag in de lucht, maar niet onrealistisch, om ervan uit te gaan dat de eerste negen analyses samen gemiddeld leiden tot 4.000 euro netto structurele besparing vanaf het eerstvolgende kalenderjaar (en netto 2.000 euro besparing in het jaar van de analyse zelf). In latere jaren neemt het aantal relevante analyses vermoedelijk af, net als de opbrengst ervan.

Uitvoering

- Definiëren van opdracht, uitvragen van offertes
- Afspraken over oplevering rapportages
- Verdere uitvoering afhankelijk van de inhoud van de analyses

Maatregel 6: OV voor VSO > 6 km

Beoogd effect

Het beoogd effect is het verlagen van de uitgaven aan taxivervoer voor leerlingen in het VSO door te bevorderen dat zij zelfstandig naar school gaan reizen met openbaar vervoer en dus uitstromen uit het aangepast vervoer (waar zij nu circa 30% van het totaal vormen).

Argumenten

- Het vergoeden van OV voor VSO-leerlingen leidt tot een forse besparing op de kosten van leerlingenvervoer per leerling, voor een grote groep.
- Leerlingen maken een sprong in hun ontwikkeling doordat hun zelfstandigheid toeneemt. De leerling kan het OV-abonnement bovendien ook buiten schooltijd gebruiken voor gratis reizen in de regio.
- Een deel van de leerlingen zal minder vermoeid en overprikkeld op school arriveren en minder vermoeid en overprikkeld weer thuiskomen.

Deze vergoeding wordt feitelijk al sinds 2018 geboden, maar er wordt nog niet actief op aangestuurd in het aanvraagproces, de vergoeding is nog niet specifiek opgenomen in de verordening en beleidsregels en er zijn nog geen flankerende beleidsregels. Het gebruik van de vergoeding is nog minimaal, in tegenstelling tot andere gemeenten die hier actief op sturen.

Het is van belang dat beleidsregels worden vastgesteld die het ov-abonnement als standaard voorziening neerzetten, zodat taxivervoer alleen nog in specifieke gevallen en met onderbouwing door een deskundige wordt verstrekt voor deze doelgroep. Daarnaast moet in de toekomst deze mogelijheid ook verwerkt worden in de Verordening, dit kan meegenomen worden als de nieuwe Verordening Leerlingenvervoer wordt opgesteld (maatregel 1).

Financieel

Als het streefcijfer wordt gehaald van een kwart reductie in het taxivervoer bij de 40% leerlingen in het taxivervoer die naar het VSO gaan, is de rekensom als volgt:

Gemeente	VSO-leerlingen in taxivervoer[2]	Besparing bij 25% uitstroom	Meerkosten ov-vergoeding	Meerkosten Reiskoffer[3]	Netto besparing
Duiven	41 leerlingen € 3.500 p.p	10 leerlingen € 35.000	€ 900 p.p.[4] € 9.000	€ 6.000	€ 26.000

[2] Laatste telling schooljaar 2019-2020
[3] Aangenomen dat jaarlijks circa 10% van de doelgroep hulp nodig heeft om uit te stromen
[4] Gemiddelde van jaartarieven ov-abonnementen Breng excl. regionale trein,

Maatwerk

De verordening leerlingenvervoer is er al op gericht om vast te stellen of leerlingen zelfstandig naar school kunnen reizen (in dat geval wordt een ov-abonnement voor de leerling vergoed) dan wel dat zij dit onder begeleiding van ouders zouden kunnen (in dat geval wordt ook een ov-abonnement voor de ouder vergoed). De gemeente maakt ook gebruik van de Reiskoffer, waarmee de leerling onder begeleiding leert om zelfstandig te reizen met fiets of ov.

Het uitgangspunt van maatwerk is er dus al; gesprekken met scholen en kennis uit andere gemeenten wijzen er echter op dat VSO-leerlingen vaak in het taxivervoer *blijven* terwijl hun zelfstandigheid geleidelijk toeneemt. Het aanvraagproces en de beleidsregels zullen zo worden ingericht dat ouders meer gestuurd worden in de richting van zelfstandig reizen of zelf begeleiden.

Uitvoering

- Aanpassing beleidsregels (concept)
- Vaststelling beleidsregels
- Aanpassingen in aanvraagproces (deadline april 2021)

Maatregel 7: Opstapplaatsen leerlingenvervoer

Beoogd effect

Beoogde effect is dat leerlingen in het aangepast vervoer ‘s ochtends worden opgehaald van een nabije bushalte en daar in de middag ook weer worden teruggebracht. Dit wijkt af van de huidige situatie waarin leerlingen thuis worden gehaald en gebracht. De Verordening is reeds ingericht op opstapplaatsen.

Argumenten

Belangrijke argumenten voor opstapplaatsen zijn:

1. **Verantwoordelijkheid en eigen kracht**. Het uitgangspunt dat ouders hun kind naar de dichtstbijzijnde bushalte brengen, past in de lijn van eigen kracht en de verantwoordelijkheid van ouders voor het schoolgaan van hun kind.
2. **Minder vervoer.** De kortere routes zorgen voor snellere ritten en meer ritcombinaties. Dit betekent dat de gemeente minder betaalt voor het vervoer.
3. **Minder frustratie, sneller op school.** Voor leerlingen is telkens de wijk in rijden, stoppen en wachten een bron van frustratie, die soms ten koste gaat van de schoolprestaties. Samen instappen en sneller doorrijden vermindert deze nadelen.
4. **Prikkel voor zelf brengen.** Enkele ouders zullen hun kind liever zelf brengen dan elke dag naar de bushalte lopen; ook dat is eigen kracht.
5. **Prikkel voor gebruik bus.** Het wachten op de bushalte brengt de bus heel dichtbij. Dit maakt de mogelijkheid om naar Arnhem en Zevenaar te reizen tastbaar. Afhankelijk van de school die wordt bezocht kan dit de overstap naar openbaar vervoer versnellen.

Aandachtspunten

In het verleden heeft een touringcar leerlingen opgepikt op opstappunten in Westervoort en Duiven. Met één begeleider in de bus en minstens 30-35 leerlingen is dit voordelig ten opzichte van taxivervoer. Met de invoering van Avan in 2016 is hieraan een einde gekomen. Belangrijk is om vast te stellen dat nu wordt voorgesteld om te blijven rijden met de gebruikelijke taxibusjes van Avan, dus *niet* met touringcars.

Hoe kleiner het aantal opstappunten, hoe meer leerlingen op een halte en hoe groter de kans op heibel. Daarom zal er opgestuurd worden dat de leerlingen opstappen op een relatief groot aantal (bus)haltes, die voor de taxi makkelijk in volgorde af te rijden zijn. Dit betekent ook dat leerlingen en hun ouders niet ver hoeven te lopen naar het opstappunt.

Ouders zijn verantwoordelijk om de leerling naar de opstapplaats te brengen en om hem of haar daar ‘s middags ook weer op te halen. Om verschillende redenen kan dit voor sommige ouders een probleem zijn. Tegelijk toont de ervaring in andere gemeente dat als een gemeente hierin doorzet, ouders altijd een oplossing vinden. De te formuleren beleidsregels moeten ruimte laten voor maatwerk in deze situaties.

Financieel

Hoeveel de maatregel opbrengt hangt uiteindelijk grotendeels af van de te behalen vermindering van de beladen reistijd en het mogelijk verhogen van de combinatiegraad in het voertuig (wat mogelijk minder inzet van voertuigen kan betekenen)
.
Het implementeren van opstapplaatsen omvat het in samenspraak met de vervoerder het aanwijzen van specifieke (bus)haltes/locaties die als opstapplaats kunnen dienen en het matchen van leerlingen aan deze opstapplaatsen. Dit gebeurd jaarlijks bij de start van het schooljaar.

De totale uitgaven aan taxivervoer voor leerlingen zijn € 390.000. Besparingen die rechtstreeks voortvloeien uit kortere en snellere ritten voor dezelfde populatie leerlingen kunnen in de orde liggen van 3%[5], wat zou neerkomen op circa 11.700 euro.

Het effect dat ouders sneller kiezen om hun kind met openbaar vervoer te laten reizen of hun kind zelf naar school te brengen, wordt ingeschat op één gemiddelde leerling per gemeente (3.500 euro per jaar).

Gemeente	Uitgaven LLV Avan	3% reductie ritkosten	1 leerling minder	Netto besparing
Duiven	€ [6]390.000	€ 11.700	€ 3.500	€ 15.200

Maatwerk

Als een leerling door een beperking niet bij de opstapplaats kan komen, of daar niet veilig kan wachten, is het altijd mogelijk om voor die leerling alsnog thuis ophalen en terugbrengen in te stellen.

Het feit dat ouders ‘s middags niet thuis zijn om de leerling op te halen, zal in beginsel niet worden gezien als grond om de leerling dan maar thuis te brengen. Alleen bij een specifiek advies van een deskundige wordt in dit geval de leerling ‘s middags thuis gebracht.

Uitvoering

- concept beleidsregels en specifieke opstapplaatsen
- vaststellen beleidsregels en opstapplaatsen
- betrekken vervoerder bij het markeren van logische opstapplaatsen, ook qua efficientie.
- Ouders bij het aanvraagformulier informeren over de wijzigingen.

[5] Bron: Math van den Beucken, directeur BVO DRAN
[6] Bron: Spreadsheet bij MJPB 2021-2024 incl gewijzgde begroting 2020 (BVO DRAN)

Maatregel 8: Km-budget verlagen vanwege Plusbus

Beoogd effect

Beoogd effect is het verlagen van de uitgaven aan Wmo-vervoer van Avan en het bevorderen van het gebruik van de Plusbus voor sociaal-recreatief vervoer.

Argumenten

Sinds 16 maart 2020 rijdt in Duiven en Westervoort de Plusbus als algemene voorziening. De gemeenten geven hiervoor subsidie. Iedere inwoner met een beperking, nadrukkelijk inclusief ouderen die “moeite hebben met openbaar vervoer”, kan een rit bestellen. Inwoners met een Wmo-pas hebben dus de keuze tussen Avan en de Plusbus.

De Plusbus heeft als primaire activiteit het vervoer van inwoners van en naar dagbesteding, grofweg tussen 8:00 en 11:00 en tussen 15:00 en 17:00. Buiten die tijden is de Plusbus beschikbaar voor vraagafhankelijk vervoer, tot 18:00 ‘s avonds en ook op zaterdag, maar niet op zondag. Een ritje binnen of tussen Duiven en Westervoort kort 2 euro; de tweede reiziger mag voor 50 cent mee.

De Plusbus biedt zo een gedeeltelijk alternatief voor inwoners met een Wmo-pas, enigszins vergelijkbaar met de wijze waarop het bezit van een scootmobiel ook voor veel, maar niet alle, situaties een alternatief biedt. Dit betekent dat het jaarlijkse maximale km-budget bij de Wmo-pas omlaag kan naar 750 kilometer, zoals dat ook geldt voor inwoners met een Wmo-pas die daarnaast een scootmobiel hebben.

Voor inwoners met een Wmo-pas én een scootmobiel (die dus 750 km per jaar krijgen) is de Plusbus óók een extra mogelijkheid. Het feit dat de scootmobiel bij de Plusbus niet mee mag, is minder beperkend dan het lijkt: deze inwoners reizen namelijk vaak met Avan zonder hun scootmobiel mee te nemen. Een aanzienlijk deel doet dit zelfs altijd, omdat zij geen indicatie (toestemming) hebben om de scootmobiel mee te nemen in de taxi.

Voor deze groep zijn er straks drie vervoeropties:

- Zelf met de scootmobiel over straat (tot 5 km)
- Met de Plusbus (0-15 km)
- Met Avan op de Wmo-pas (0-25 km)

Gezien deze opties kan het km-budget voor deze doelgroep naar 375 kilometer.

Maatwerk

De Plusbus is niet voor alle inwoners een alternatief. Dat kan om verschillende redenen zo zijn: de inwoner kan gebonden zijn aan een scootmobiel (deze mogen niet mee in de Plusbus), de inwoner kan een vervoersbehoefte hebben die bijna geheel in de avonden en op de zondagen valt. Voor deze mensen moet een km-budget van 1500 kilometer (of 750 voor de scootmobielhouders) mogelijk blijven.

Er zijn enkele inwoners met een km-budget *hoger* dan 1500 km. Hun budget wordt verlaagd naar 750 km. Deze inwoners worden geacht ook hun ‘kilometers boven de 1500’ te maken met de Plusbus.

Aandachtspunten

Op termijn is het wenselijk dat het sociaal team inwoners een km-budget op maat van de behoefte gaat geven, waarbij 1500/750 kilometer als *bovengrens* dient in de zeldzame gevallen waarin de Plusbus in geen enkel opzicht voorliggend is voor de inwoner. Zolang de werkprocessen hier nog niet op zijn ingericht, is een verlaging van het km-budget een manier om het gebruik van de Wmo-pas te beperken zonder inwoners wezenlijk in hun mobiliteit te beperken.

Financieel

In 2019 reden inwoners met hun Wmo-pas bij elkaar 103.000 kilometer. Van al deze kilometers werd 16 gemaakt nadat de eerste helft van het kilometerbudget (750 km voor de meeste inwoners) was verbruikt. Wordt het maximale km-budget gehalveerd, dan vervallen deze kosten voor de gemeente.

We houden er rekening mee dat er cliënten zijn met bijzondere situaties, waardoor in hun geval de verlaging van het km-budget niet passend is. We schatten dat hierdoor uiteindelijk niet 100% maar 80% van de berekende besparing kan worden behaald.

Gemeente	Totaal verbruik	Waarvan boven half budget	Besparing bij halvering km-budget	Betreffend aantal pashouders
Duiven	103.795 km € 295.843	17.071 km 16%	€ 38.924 (80% van € 48.655)	35 pashouders (9%)

Uitvoering

- Aanpassing Besluit Maatschappelijke ondersteuning
- Afhankelijk van de corona ontwikkelingen i.r.t. de Plusbus wordt gestreefd naar een implementatie 4e kwartaal 2021.

Maatregel 9: Plusbus **lokaal** voorliggend op Wmo-pas

Beoogd effect

Beoogd effect is het bevorderen van de Plusbus als algemene voorziening voor lokale ritten voor inwoners met een beperking en het verlagen van de uitgaven aan Wmo-vervoer van Avan.

Argumenten

De beschikbaarheid van deze algemene voorziening maakt dat er in veel gevallen geen noodzaak is om gebruik te maken van de Wmo-pas (zie ook maatregel 9 over km-budget). Bij nieuwe aanvragen speelt de beschikbaarheid van de Plusbus nu al mee in de keuze om wel of niet een Wmo-pas toe te kennen.
Toch zullen veel Wmo-pashouders uit gewoonte, vanwege prijs, of uit andere overwegingen gebruik blijven maken van de Wmo-pas. Gemeente Wijchen heeft in 2018 gekozen om via Avan het reserveren van lokale Wmo-ritten onmogelijk te maken op dagen en tijden waarop de Wijchense “OpStap” beschikbaar is. Dit heeft, met flankerend beleid, geleid tot een reductie van 25% in de kosten aan Wmo-vervoer. Ook Doesburg heeft zijn eigen Plusbus in 2018 voorliggend gemaakt.

De Plusbus is een collectief van vrijwilligers (in een stichting), aangestuurd door een professionele planner-coördinator, met subsidie van de gemeente. Meerdere voertuigen en vele chauffeurs zijn nu al actief in het vervoer naar de dagbesteding. Buiten deze uren is de Plusbus beschikbaar voor vraagafhankelijk vervoer. Voorliggend maken betekent dat de subsidie die aan de Plusbus wordt verleend effectiever wordt gebruikt, dat inwoners bij hun participatie meer worden ondersteund door vrijwilligers en plaatsgenoten. De chauffeurs van de Plusbus zijn flexibeler dan die van Avan omdat ze een minder strakke planning hoeven te volgen en dichterbij de doelgroep staan.
De motivatie van de vrijwilliger is anders dan die van een betaalde chauffeur en dat vertaalt zich in de (beleving van) kwaliteit. Vrijwilliger chauffeurs doen hun werk vanuit een intrinsieke motivatie om te helpen.

Maatwerk

Inwoners die gebonden zijn aan een scootmobiel kunnen niet met de scootmobiel mee in de Plusbus (wel rolstoelen en rollators). Het is ook denkbaar dat andere inwoners een bijzonderheid hebben waardoor de Plusbus voor hun niet geschikt is. Dan is er maatwerk mogelijk.

Kanttekeningen

Als de meeste lokale ritten die nu met Avan worden gereden overgaan naar de Plusbus, heeft de Plusbus tenminste één extra voertuig nodig. Dit vertaalt zich in een extra benodigde subsidie van circa 12.000 euro per jaar. Ook zijn er meer vrijwilligers nodig om aan de vraag te kunnen voldoen. De huidige coördinator is getalenteerd in het vinden, werven en behouden van vrijwilligers. Echter door corona zijn er op dit moment minder vrijwilligers beschikbaar.

In Wijchen en Doesburg hebben de vrijwillige chauffeurs soms te maken met een sociaal lastige situatie: de chauffeur verwacht te worden behandeld als vrijwilliger (met een bedankje van de inwoner of tenminste met enig begrip en respect), terwijl de inwoner de Plusbus ziet als een taxibedrijf. Als de chauffeur een keer te laat aankomt, leidt dat soms tot een boze houding van de reiziger die voor de vrijwillige chauffeur lastig te rijmen is met “ik doe dit om mensen te helpen.”

In Wijchen en Doesburg zijn afspraken gemaakt met de BVO DRAN dat inwoners alsnog een rit kunnen maken met hun Wmo-pas als de lokale coördinator doorgeeft dat de OpStap / Plusbus Doesburg geen capaciteit heeft om de inwoner te vervoeren.

Financieel

Inmiddels is bekend dat de kostprijs van het vraagafhankelijk vervoer van Avan als gevolg van de nieuwe aanbestedingen met ingang van 1 augustus 2000 circa 20% lager ligt dan voorheen. De Plusbus heeft een andere tariefstelling dan Avan, die voor de meeste lokale ritten duurder uitkomt (grofweg 10-50% voor ritten binnen Duiven en Westervoort, 40-80% voor ritten naar RIjnstate) dan de Wmo-pas. Dit geldt overigens niet als de inwoner een medereiziger meeneemt: dan zijn de totale kosten bij de Plusbus in bijna alle gevallen fors lager. De hogere kosten van de Plusbus kunnen worden aangepast door het tarief te verlagen met 25-50 cent voor lokale ritten. De Plusbus rijdt het vraagafhankelijk vervoer dan niet meer kostendekkend, dus dit vraagt om een aanvullende subsidie van enkele duizenden euro’s. De kosten en baten van het voorliggend maken van de Plusbus op de Wmo-pas zijn begin 2020 doorgerekend en gepresenteerd als onderdeel van het collegebesluit om subsidie te verlenen aan de Plusbus.
De betreffende bedragen gingen er echter niet vanuit dat voorafgaand of tegelijk maatregel 9 (Km-budget verlagen vanwege Plusbus 16%) zouden worden doorgevoerd. Er is enige overlap tussen de verschillende maatregelen en deze overlap kan een onvoorspelbaar effect hebben op de vraag en daarmee het behalen van de berekende besparingen. De genoemde besparingen moeten daarom worden gecorrigeerd.

Rekenen we de bovengenoemde reducties door, dan komen we op de volgende resterende netto besparing als gevolg van lokaal voorliggend maken van de Plusbus.

Gemeente	Bruto besparing door voorliggend maken (Memo Plusbus)	Reducties in kosten door twee andere oorzaken	Kosten extra voertuig Plusbus voor extra vraag	Nieuwe netto besparing door voorliggend maken
Duiven	€ 67.886	16%, 20%	€ 7.200	€ 38.419

Uitvoering

- Implementatieplan verder uitwerken met Avan en de Plusbus, waarbij aandacht voor communicatie naar de inwoners en de mogelijkheid voor maatwerk.

Maatregel 10: Eigen bijdrage vervoer Wmo-dagbesteding

Beoogd effect

Beoogd effect is het verlagen van de netto uitgaven aan vervoer naar dagbesteding.

Argumenten

Inwoners die lopend of fietsend of met de scootmobiel naar een nabijgelegen dagbesteding gaan, doen dit op eigen kosten. Inwoners die de bus nemen of die gebracht worden doen dit ook op eigen kosten. Alleen als een inwoner met taxivervoer (Avan of Plusbus) naar dagbesteding gaat, betaalt hij of zij niets voor het vervoer.

Dit komt landelijk veel voor en het is historisch zo gegroeid, maar het is niet per se logisch en ook niet wettelijk vereist. De gemeente is vrij in een keuze van eigen bijdrage voor vervoer, binnen de doelstellingen van de wet[7]. De andere voorziening voor taxivervoer in de Wmo (de Wmo-pas met km-budget) heeft een ritbijdrage dat gelijk is aan de tarieven die Breng hanteert voor openbaar vervoer per bus.

Invoeren van een dergelijke eigen bijdrage (of andere bijdrage) voor vervoer van inwoners naar dagbesteding verlaagt de netto bijdrage van de gemeente aan het betreffende vervoer en schept meer gelijkheid tussen inwoners ongeacht wijze van verplaatsing.

Maatwerk

Als de gemeente de eigen bijdrage zelf int, ontstaat de mogelijkheid om een uitzondering te maken voor inwoners met de laagste inkomens, vergelijkbaar met de wijze waarop dit voor leerlingenvervoer wordt gedaan.

Aandachtspunten

Avan kan niet de eigen bijdrage in de vorm van een ritbijdrage innen voor dagbestedingsvervoer. Dit heeft te maken met het feit dat het gaat om routevervoer, waarin betalingen ongebruikelijk zijn en zouden leiden tot hogere eisen aan en salarissen voor chauffeurs. Er moet dus een andere wijze van betaling worden gekozen.

De Plusbus kan de eigen bijdrage in de vorm van een ritbijdrage wel zelf innen (ook per incasso). De vraag is echter of dit zinvol is, gezien dat cliënten die met Avan naar dagbesteding gaan op een andere wijze zullen moeten betalen. Beter om vanuit de gemeente een incasso op te zetten op basis van frequentie en afstand, met tarieven gelijk aan Avan.

[7] De Wmo staat sinds 2019 expliciet toe dat voor vervoer een aanvullende eigen bijdrage buiten het abonnementstarief om wordt gevraagd. Feitelijk was die uitzondering er al omdat een inwoner met een Wmo-pas betaalt per opstap (98 cent) en per kilometer (17 cent).

Sinds 2018 is er een abonnementstarief voor de Wmo, waardoor de gemeente in veel situaties financieel geen effect ziet van het vragen van een eigen bijdrage. Dit is bij dagbesteding *altijd* het geval, omdat de zorg zelf bijna per definitie meer dan 19 euro per maand kost. De Wmo staat echter toe dat voor vervoer een eigen bijdrage wordt geheven buiten het abonnementstarief om.

Er zijn specifieke redenen waarom vervoer is uitgezonderd van het abonnementstarief, die vooral te maken hebben met de uitvoerbaarheid en het feit dat het gebruik van vervoer sterk varieert tussen cliënten en per cliënt kan fluctueren in de loop van het jaar. Oogmerk van het abonnementstarief (incl. de uitzonderingen) is om stapeling van kosten van eigen bijdragen voor de inwoner te begrenzen. Dit betekent dat de gemeente niet volledig vrij is om elke mogelijke formule of hoogte voor de eigen bijdrage toe te passen.

Financieel

De opbrengsten van een ritbijdrage gelijk aan de Wmo-pas van Avan zijn hieronder weergegeven. Deze opbrengsten verlagen de netto kosten van vervoer naar dagbesteding. Doordat de cliënt niet per rit betaalt maar per incasso, wordt voorkomen dat cliënten incidenteel niet reizen uit financiële overwegingen.

Gemeente	Cliënten	Ritten	Kilometers	Potentiële rit-opbrengsten
Duiven	42	4262	21.611	€ 7.851

NB: Bovenstaande bedragen zijn berekend op basis van gegevens 2019, toen de Plusbus nog niet reed. We gaan er hier vanuit dat de beoogde ritbijdrage ook zal gelden voor de reizigers die nu met de Plusbus naar dagbesteding gaan.

Mogelijk zal het vragen van een bijdrage in het vervoer enkele inwoners bewegen om toch te kiezen om zelf te lopen, fietsen of scooten of om zich te laten brengen. De opbrengst neemt dan toe met circa 2.500 per gemiddelde Avan-reiziger en circa 1.500 per gemiddelde Plusbus-reiziger. We rekenen hier nu niet mee.

Uitvoering

De volgende stappen zijn noodzakelijk:

- vaststellen berekening eigen bijdrage en uitzondering lage inkomens
- vaststellen wijze van inning en bewijsvoering lage inkomens (bijv. beleggen bij leerlingenvervoer, waar hiervoor al een proces bestaat)
- wijziging Verordening en Besluit Maatschappelijke ondersteuning
- informeren betreffende inwoners vooraf