1. Waar kunnen wij het plan van aanpak met daarin het pakket aan maatregelen vinden?
**Dit plan van aanpak is vandaag bij de stukken gevoegd.**

2. U wilt het geluk van inwoners vergroten en kort na de vorige “wijziging wmo-verordening” die niet bepaald zorgde voor geluk, ligt hier nu de volgende wijziging voor. Wederom een kwetsbare groep inwoners worden door dit voorstel geraakt, waarbij u aangeeft dat het aanspreken van eigen kracht en zelfredzaamheid de reden is voor het voorstel, maar u argumenteert dat deze wijziging de netto bijdrage van de gemeente verlaagd. Kunt u aangeven waarom €12.000,- de reden is om ook deze groep kwetsbare inwoners hun recht op vervoer naar de dagbesteding te ontnemen?

**[ politiek vraag ]**

3. Mensen gaan vaak meerdere dagen per week naar de dagbesteding. In hoeverre valt dit onder “incidenteel vervoer”?

**Mensen die naar dagbesteding reizen, doen dat niet incidenteel maar altijd structureel, bijvoorbeeld 1 dag in de week.**

4. Wanneer een inwoner een indicatie krijgt om vervoert te worden per taxi naar de dagbesteding, betekent dit dat hij of zij niet lopend, met de fiets of het openbaar vervoer kan. Waarom maakt u dan toch een vergelijk in de kosten tussen deze vervoersmiddelen?

**Omdat mensen die wel op eigen kracht naar dagbesteding reizen daarvoor kosten moeten maken, is het uit oogpunt van gelijke behandeling niet meer dan redelijk dat inwoners die een voorziening voor taxivervoer krijgen, vergelijkbare kosten maken. De gemeente hanteert hierbij de kosten voor openbaar vervoer als norm, omdat dit een algemene voorziening is die voor iedereen toegankelijk is.**

5. Kunt u aangeven over welke (structurele) kosten we spreken wanneer we spreken over inwoners die lopend naar de dagbesteding gaan? En over welke (structurele) kosten wanneer zij dit fietsend doen?

**Zie beantwoording vorige vraag. Daarbij worden sommige mensen gebracht door een familielid of iemand uit de buurt.**

6. U geeft aan dat het heffen van een eigen bijdrage voor het vervoer per taxi (waar de inwoner niet zelf voor kiest, maar door zijn/haar beperking op aangewezen is) de inclusie bevorderd. Hoe staat dit in relatie met het VN-verdrag Personen met een handicap, welke stelt “om personen zich optimaal te laten ontwikkelen en onbeperkt te laten meedoen,

moeten we zorgen voor adequate dagbesteding waarbij vervoer geen obstakel mag vormen", wanneer deze inwoners deze eigen bijdrage niet kunnen betalen?

**Het VN-Verdrag gaat uit van gelijkheid tussen mensen met en zonder beperkingen. De heffing van een eigen bijdrage gebaseerd op de kosten van openbaar vervoer past daar goed bij. Op het moment dat blijkt dat inwoners daadwerkelijk de eigen bijdrage niet kunnen betalen, heeft de gemeente de mogelijkheid om maatwerk toe te passen.**

7. Welke reden(en) heeft u om het VN-verdrag personen met een handicap naast u neer te leggen en met dit voorstel naar de gemeenteraad te komen?

**[ politiek antwoord ]**

8. Welke "gelijkheid" tussen inwoners wordt geschept wanneer de kosten voor vervoer reden zijn om niet meer naar de dagbesteding te kunnen?

**Zie beantwoording vraag 6.**

9. Dagbesteding is voor mensen met een beperking wat werken en scholing is voor mensen zonder beperking. Veel van deze mensen leven van een Wajong / WIA-uitkering en hebben dus een laag inkomen. Waarom is er een hardheidsclausule nodig om af te wijken van de regels, wanneer voor het grootste gedeelte van de mensen die gebruik maken van de dagbesteding geldt dat hun inkomen niet toereikend is voor de eigen bijdrage?

**Onder inwoners met een voorziening voor dagbesteding vallen ook mensen voor wie de dagbesteding meer een hobbymatige invulling kent (bijv. Paardenkracht, Kunstloods, SIZA , Nova), dus "wat werk en scholing is voor mensen zonder beperking" is niet een geheel juiste vergelijking.**

**Uw aanname over het type inkomen van inwoners met dagbesteding is eveneens niet correct. Van de inwoners die met Avan naar dagbesteding valt ruim 90% in de categorie ouderen, vaak met dementie en/of fysieke beperkingen. Deze inwoners hebben AOW en meestal ook bedrijfspensioen. Ongeacht wat iemands arbeids- of inkomensverleden is, kan de gemeente maatwerk toepassen voor inwoners zoals aangegeven onder vraag 6.**

10. Hoeveel inwoners die een beschikking taxi-vervoer naar dagbesteding hebben, hebben een inkomen wat binnen de grenzen valt van de door u genoemde regelingen die betrekking hebben op verschillende kosten, waaronder ook vervoer?

**Dit wordt niet geregistreerd.**

11. Wat ligt aan de keuze ten grondslag om de eigen bijdrage te maximaliseren voor 3 dagen vervoer met maximum van 12 kilometer? Had dit ook 4 kilometer of 6 kilometer kunnen zijn?

**Zoals in het raadsvoorstel te lezer is, is de afstand 12 kilometer gekozen omdat deze ongeveer overeenkomt met een halfuur reistijd per auto of openbaar vervoer (enkele reis). Het college acht een half uur reistijd passend voor een activiteit die in bepaalde opzichten vergelijkbaar is met werk, opleiding, of hobby.**

12. Hoe komt u aan de wijsheid dat de vergrijzing er voor zorgt dat jaarlijks 6% meer mensen naar de dagbesteding gaan. De indicatie dagbesteding is van vele variabelen afhankelijk waardoor u dit onmogelijk kunt stellen. Graag een verduidelijkende uitleg.

**De indicatie dagbesteding wordt doorgaans toegekend aan inwoners boven de leeftijd van 70. Door de vergrijzing van de (uitzonderlijk grote) babyboomgeneratie stroomt momenteel een grote bevolkingsgroep in deze leeftijdsklasse in. De afgelopen jaren hebben we geconstateerd dat het aantal vervoervoorzieningen jaarlijks fors toeneemt (corona uitgezonderd). De BVO DRAN rekent met een jaarlijkse vraagtoename in de categorie Wmo van 5% voor dagbesteding. In Zevenaar is op basis van demografische gegevens een percentage van gemiddeld 6% voor de komende jaren uitgerekend.**

13. U geeft aan dat inwoners de eigen bijdrage voor vervoer terug kunnen vragen bij de Belastingdienst. Deze teruggave gebeurt jaarlijks. Kunt u aangeven hoe onze inwoners het eerste jaar de kosten voor vervoer naar de dagbesteding bekostigen?

**Iedereen maakt kosten voor vervoer. Inwoners krijgen dagbesteding toegekend omdat zij op andere vlakken weinig of niet participeren. Het is meer dan aannemelijk dat de doelgroep buiten de reis naar dagbesteding weinig verplaatsingen maakt.**

14. U geeft aan dat in mei en juni 2020 AVAN en Plusbus niet gereden hebben en veel inwoners op eigen houtje naar de dagbesteding zijn gegaan.
    Hoeveel inwoners zijn in mei en juni op eigen houtje naar de dagbesteding gegaan?

**Deze aantallen zijn niet geregistreerd.**

15. Bij hoeveel inwoners die op eigen houtje naar de dagbesteding zijn gegaan, hebben zich fysieke/mentale problemen / excessen voorgedaan juist omdat zij op eigen houtje naar de dagbesteding zijn gegaan?

**Dit is niet geregistreerd. Hierover zijn geen signalen ontvangen door de gemeente.**

16. Hoeveel inwoners hebben een toewijzing dagbesteding?

17. Hoeveel inwoners van deze groep hebben een beschikking vervoer per taxi? En waar vindt deze dagbesteding plaats?

18. Hoeveel inwoners van deze groep gaan met een eigen vervoermiddel (lopend, rollend, fietsend) naar de dagbesteding? En waar vindt deze dagbesteding plaats?

19. Hoeveel inwoners van deze groep gaan met het openbaar vervoer naar de dagbesteding? En waar vindt deze dagbesteding plaats?

20. Hoeveel inwoners van deze groep worden door hun partner / familielid naar de dagbesteding gebracht? En waar vindt deze dagbesteding plaats?

**Antwoord op 16 t/m 20:**

**Niet alle gevraagde gegevens worden bijgehouden, dan wel kunnen op deze korte termijn worden geleverd.**

**De registratie van toewijzingen dagbesteding (met of zonder vervoer) van de gemeente vertoont onregelmatigheden. Dagbesteding wordt voor maximaal 2 jaar toegekend; vanwege corona zijn vermoedelijk veel toekenningen in de afgelopen 16 maanden niet verlengd. Of alle inwoners met dagbesteding hun vervoer nu weer hebben hervat en in hoeverre dat ook al in de administratie terugkomt, is nog niet met zekerheid te zeggen.**

**Een uitdraai van 26 juni geeft aan dat er 32 inwoners zijn met een voorziening voor dagbesteding van wie er 21 ook voorkomen in de uitdraai van inwoners met een voorziening. Ongeveer één op de drie inwoners met dagbesteding heeft dus geen voorziening voor taxivervoer.**

**Kijken we naar het laatste ‘gewone’ jaar (2019) dan waren er gedurende dat jaar in totaal 140 geldige voorzieningen voor dagbesteding. Hierbij moet worden aangetekend dat één persoon meerdere voorzieningen kan hebben (bijvoorbeeld opeenvolgend, doordat de voorziening wordt gewijzigd) en dat inwoners gedurende het jaar instromen en weer uitstromen (door overlijden, verhuizing, of doorstroom naar de Wlz, waarbij het vervoer niet voor de gemeente is). In hetzelfde jaar waren er 42 unieke personen met een vervoervoorziening voor dagbesteding.**