RAADSVOORSTEL

Onderwerp : Wijziging Wmo-verordening inzake doelgroepenvervoer

---

Zaak- & documentnr. : Z/21/080930/201513140
Portefeuillehouder : H.C.M. Knuiman

Opsteller : Wytze Schouten
Team : Sociaal Domein
Telefoonnr.

Samenvatting

Het college stelt de raad voor de Verordening Maatschappelijke ondersteuning 2020 te wijzigingen door vaststelling van bijgevoegd wijzigingsbesluit. Daarin is opgenomen het heffen van de eigen bijdrage voor het vervoer naar de dagbesteding Hierdoor worden de kosten voor de gemeente minder hoog.

Beslispunten

De Verordening Maatschappelijke ondersteuning 2020 te wijzigen door vaststelling van bijgevoegd wijzigingsbesluit.

Aanleiding
In de kennisgeving Maatregelen Doelgroepenvervoer is aan de raad aangekondigd dat wijzigingen van regelgeving voor doelgroepenvervoer zouden worden voorbereid.
Door de organisatie is een plan van aanpak opgesteld met daarin een pakket aan maatregelen. Deze maatregelen vergroten het beroep dat de gemeente doet op eigen kracht en zelfredzaamheid en bevordert de inclusie. Om dit door te voeren zijn er aanpassingen nodig van besluiten (bevoegdheid college) en verordeningen (bevoegdheid raad).

Op dit moment ligt aan u voor het wijzigingsbesluit Verordening Maatschappelijke ondersteuning 2020 met daarin doorgevoerd de maatregelen:

- heffen eigen bijdrage vervoer dagbesteding;

Hierdoor verlagen de uitgaven aan incidenteel vervoer dat ook middels andere (voorliggende) voorzieningen of het netwerk ingevuld kan worden en verlagen de uitgaven door inning van de eigen bijdragen.

Tevens wordt een technisch artikel toegevoegd, dat expliciet maakt dat de gemeente (via de BVO DRAN) een ritbijdrage vraagt voor de Wmo-pas. Het Uitvoeringsbesluit Wmo 2015 vereist sinds 2019 dat eigen bijdragen voor vervoer, die buiten het abonnementstarief om gaan, worden genoemd in de Wmo-verordening. Deze aanpassing heeft geen gevolgen voor de inwoner.

Planning

Na vaststelling van het wijzigingsbesluit zal deze openbaar gemaakt worden via officiële bekendmakingen. De inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit is 1 september 2021. Indien de aanpassingen niet worden vastgesteld heeft dit financiële consequenties voor de opgenomen bezuinigingen in de begroting.

Beoogd effect

Door meer in te zetten op eigen kracht en verantwoordelijkheid van inwoners stimuleren we de zelfredzaamheid en kan de gemeente uitgaven besparen op het gebied van doelgroepenvervoer, zoals opgenomen in de begroting.

Argumenten

1.1 *Eigen bijdrage is billijk en wettelijk mogelijk*

Inwoners die lopend of fietsend 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 gegeven mogelijkheden van de wet. Hiervoor geldt de bepaling in artikel 3.8 van het Uitvoeringsbesluit Wmo 2015 dat een eigen bijdrage voor vervoer mag worden geheven buiten het kostenmaximum om. Echter de gemeente heft op dit moment hiervoor geen eigen bijdrage (en de inwoner betaalt ook geen ritbijdrage zoals met de Wmo-pas).

Invoeren van een eigen bijdrage in de vorm van een ritbijdrage voor vervoer van inwoners naar begeleiding groep (dagbesteding) verlaagt de netto bijdrage van de gemeente aan het betreffende vervoer en schept meer gelijkheid tussen inwoners ongeacht wijze van verplaatsing.

1.2 *RSDD geeft positief advies op invoering ritbijdrage voor vervoer begeleiding groep*

Aan de Raad voor het sociaal domein Duiven (RSDD) is op een eerder concept advies gevraagd en ook op het nu voorliggende wijzigingsbesluit. Ze hebben aangegeven geen bezwaar te hebben tegen invoering voor een eigen bijdrage voor vervoer naar dagbesteding mits rekening wordt gehouden met het feit dat inwoners mogelijk een laag inkomen hebben. Hierover kan al aangegeven worden dat in de beleidsregels de mogelijkheid is om op basis van de hardheidsclausule af te wijken van de regels. Daarnaast zal middels een voorstel wijzigingsbesluit Besluit maatschappelijke ondersteuning aan het college worden voorgesteld om de totale hoogte van de ritbijdrage te beperken tot het totaal bedrag gebaseerd op 3 dagen per week naar begeleiding groep met een maximale afstand van 12 km. De drie dagen is gemiddeld gezien hoe vaak een inwoner naar begeleiding groep gaat en de afstand van 12 km is een afstand die per electrische fiets, met het OV en met de auto binnen 30 minuten te bereiken is. Een inwoner die geen aanspraak maakt op het vervoer, omdat deze inwoner dit zelf kan organiseren, maakt ook kosten voor het vervoer.

Kanttekeningen

1.1 *Gehandicaptenraad heeft negatief geadviseerd op een eerder concept met maatregelen waarin ook opgenomen de ritbijdrage voor vervoer begeleiding groep*

Door de Gehandicaptenraad wordt aangegeven dat met het invoeren van een eigen bijdrage het vervoer naar de dagbesteding er sprake is van onwenselijke cumulatie van eigen bijdragen en dat de overheid juist dit wil voorkomen door de wijze waarop men dit nu heeft ingericht.

Het college is van mening dat de overheid met artikel 3.8 van het Uitvoeringsbesluit juist de gemeenten de keuze laat over het heffen van een eigen bijdrage voor het vervoer.

De Gehandicaptenraad heeft daarnaast nog aangegeven dat, als hier al voor gekozen zou worden, hij het onacceptabel vindt wanneer hiervoor meer dan het reguliere OV-tarief betaald zou moeten worden. In het wijzigingsbesluit is dan ook opgenomen het tarief gelijk te houden aan het opstap- en kilometertarief van de Wmo-pas, dat gebaseerd is op het OV-tarief.

1.2 *Verhoogt de kosten voor gebruik van het vervoer voor de inwoner*

Het invoeren van de eigen bijdrage voor vervoer naar dagbesteding verhoogt de kosten van de inwoner. Echter deze kosten kunnen ook in aanmerking komen voor de aftrek vervoerskosten bij de Belastingdienst, hiervoor wordt o.a. ook verwezen naar de tabel van het Nibud. Zo staat in die tabel aangegeven dat bij een totaal besteedbaar inkomen van 1250 euro in de maand (1 persoons huishouden) een gemiddelde besteding van 71 euro per maand aan vervoerskosten is berekend. Alle kosten boven de 71 euro per maand zijn bij de belastingdienst aftrekbaar. Kosten voor vervoer naar arts en ziekenhuis zijn apart aftrekbaar.

Financiële paragraaf

Financieel effect

Een inwoner met een gemiddelde reisafstand (3 kilometer) en gemiddelde frequentie (2 dagen per week, 50 weken per jaar) betaalt € 312 eigen bijdrage per jaar. Met een conservatieve schatting levert de eigen bijdrage voor vervoer naar dagbesteding op jaarbasis circa 8.000 euro op.

De bruto opbrengst is op zichzelf bescheiden van omvang, maar de netto besparing voor de gemeente zal in de praktijk vermoedelijk hoger zijn, om de volgende redenen:

- Het is goed denkbaar (maar niet vooraf te kwantificeren) dat een aantal inwoners voortaan liever zelf loopt, fietst, met de scootmobiel gaat, of zich laat brengen door de partner. Dat is vaak immers veel goedkoper dan € 312 euro op jaarbasis. Zelf reizen of brengen is zeker niet voor iedereen weggelegd, maar voor sommigen is het dat zeker wel. Toen Avan en Plusbus in mei en juni 2020 geen dagbestedingsvervoer leverden, zijn veel inwoners op eigen houtje (vaak lopend of

fietsend) naar dagbesteding gegaan.
De eigen bijdrage stimuleert deze beweging naar eigen kracht. Voor elke inwoner die deze keuze maakt, neemt de besparing voor de gemeente met gemiddeld circa 2.000 euro op jaarbasis toe.

- De vergrijzing van de babyboomgeneratie betekent dat de doelgroep voor dagbesteding (en het bijbehorende vervoer) autonoom met circa 6% per jaar groeit. Voor een deel van de nieuwe cliënten die ieder jaar een toewijzing dagbesteding zullen krijgen, wordt met een eigen bijdrage gestimuleerd dat zij op eigen kracht naar dagbesteding reizen en voorkomen dat de gemeente gemiddeld 2.000 euro bijdraagt.

Voorbehoud op hardheid van cijfers
De eigen bijdrage zal remmend werken op het aantal vervoervoorzieningen en bij invoering een netto kostenbesparing opleveren, maar op termijn van enkele jaren is verdere stijging van kosten van het doelgroepenvervoer in absolute bedragen daardoor onvermijdelijk en hebben maatregelen enkel een remmend effect op deze stijging.

De kostprijs van vervoer wordt beïnvloed door landelijke indexaties, fiscale regels, wetgeving en zelfs door verkeerswerkzaamheden. Het gebruik van het vervoer wordt beïnvloed door keuzes van inwoners, roosters van scholen en dagbestedingen en het maatwerk dat consulenten leveren. Rekenen met maatregelen in deze context van vrije keuze, maatwerk en externe factoren betekent onvermijdelijk werken met schattingen.

Door het implementeren van het plan van aanpak met daarin uiteenlopende maatregelen en door vooraf rekening te houden met overlap tussen de verschillende maatregelen wordt de kans vergroot dat de realisatie in de buurt komt van de geschatte uitkomsten. Meer zekerheid is niet te geven.

Totaalbeeld in relatie tot begroting
De wijzigingen van de verordening die met dit raadsvoorstel worden beoogd vormen onderdeel van een groter plan van aanpak dat het college in maart heeft vastgesteld. Onderstaande tabel (overgenomen uit het plan van aanpak) geeft weer hoe de netto besparing, die van het plan van aanpak als geheel verwacht wordt, zich verhoudt tot besparingen die reeds begroot waren.

Plan van aanpak: effect op begroting	**2021**	**2022**	**2023**	**2024 e.v.**
Reeds begrote netto besparing	€ 60.800	€ 67.100	€ 104.900	€ 104.900
Reële netto besparing	€ 36.200	€ 142.700	€ 203.600	€ 203.600
Effect op begroting	€ 24.600	€ 75.600	€ 101.300	€ 101.300
Duiding	Nadelig (bijramen)	Voordelig (besparing)	Voordelig (besparing)	Voordelig (besparing)

Mocht het wijzigingsbesluit niet worden vastgesteld of worden uitgesteld of worden aangepast, dan heeft dit direct gevolgen op te verwachten besparingen en daarmee op de begroting.

Participatie en communicatie

Vorig jaar is het concept collegevoorstel “Besparingen Doelgroepenvervoer” voor advies voorgelegd aan de Gehandicaptenraad Duiven, die dit adviestraject op verzoek van de Raad voor het Sociaal Domein Duiven heeft opgepakt. Tevens heeft de Raad voor het Sociaal Domein Duiven ook zelf nog een advies uitgebracht over hetzelfde concept-collegevoorstel. Daarop heeft het college een reactie gestuurd en deze zijn toegevoegd.

Op het voorstel om nu de Verordening ook daadwerkelijk te wijzigen heeft de RSDD opnieuw advies gegeven. Dit is op een pragmatische en zeer prettige manier gegaan. Het college waardeert de snelheid waarmee dit door de RSDD is opgepakt zeer. De reactie van het college is als bijlage toegevoegd.

Het wijzigingsbesluit treedt, na vaststelling, in werking op 1 september 2021. Direct na vaststelling van het wijzigingsbesluit door de raad zullen de inwoners die een toewijzing hebben voor vervoer naar de dagbesteding (uitgevoerd door Avan of de Plusbus) worden geïnformeerd over de wijzigingen en wat dit betekent.
Tevens zal zorggedragen worden voor de officiële bekendmaking van het wijzigingsbesluit.

Uitvoering
Na vaststelling zal de uitvoering hierover geïnformeerd en zal het innen van de eigen bijdrage voor vervoer naar dagbesteding ingericht worden, waarbij gezorgd wordt dat op 1 september het proces is beschreven en ingericht.

Bijlagen

201513144 – Raadsbesluit Wijzigingsbesluit Verordening Maatschappelijke ondersteuning 2020
201516831 – Bijlage 2 Advies Gehandicaptenraad
201516832 – Bijlage 3 Reactie college op advies Gehandicaptenraad
201516833 – Bijlage 4 Advies Raad voor het Sociaal Domein Duiven
201513183 – Bijlage 5 Reactie college op advies RvSDD (breed)
201516936 – Bijlage 6 Reactie college op specifiek advies RvSDD eigen bijdrage vervoer dagbesteding

Duiven, 15 juni 2021

Burgemeester en wethouders van Duiven,

ing. C.J.(Chris) Papjes	mr. H.B. (Huub) Hieltjes
secretaris	burgemeester