

Memo – Toelichting op raadsvoorstel

Aan : R. Engels
Van : C. Brown
CC : A. Siedenburg, M. Amory, M. Boscha
Ons kenmerk : 19INT03670
Datum : 12 augustus 2019
Betreft : Voorstel - Scenario's doelgroepenvervoer

Inhoud memo:

- p. 1 - 2 Visie op (doelgroepen)vervoer in Overbetuwe
- p. 2 De te bespreken vraagstukken in het kader van doorontwikkeling
- p. 3 Vergelijking met de regio: welke keuzes maken buurgemeenten?
- p. 4 Samenvatting scenario's ter besluitvorming
- p. 5 – 15 Uitwerking scenario's

Visie op (doelgroepen)vervoer in Overbetuwe

De gemeente Overbetuwe vindt het belangrijk dat inwoners volwaardig kunnen deelnemen aan de maatschappij. Het (zelfstandig) kunnen reizen kan hierbij een belangrijke voorwaarde zijn. Daarom wil de gemeente inwoners die het nodig hebben, ondersteuning bieden bij het reizen. Zelfredzaamheid en eigenaarschap staan hierbij centraal. Samen met de inwoner wordt bekeken welke voorziening passend is en aansluit bij de behoeften. Concreet kijken we in gesprek met de inwoner naar de mogelijkheden en worden onderstaande stappen doorlopen.

(1) (Hoe) kan het eigen netwerk ingezet worden?

Soms zijn er vrienden of familieleden die ondersteuning willen en kunnen bieden bij het vervoer of zijn er buurtbewoners voor wie het een kleine moeite is om hier iets in te betekenen. Door als consulent open het gesprek aan te gaan met inwoners en juiste vragen te stellen, kunnen inwoners bewust worden van deze mogelijkheden. Ook kan het inzetten van het eigen netwerk een positief effect hebben op het contact met familieleden of vrienden.

(2) (Hoe) kan de inwoner met begeleiding reizen met het openbaar vervoer?

De gemeente wil inwoners ondersteuning bieden bij het reizen met het Openbaar Vervoer. Hiervoor wordt momenteel onderzoek gedaan naar de meerwaarde een App, die speciaal voor dit doeleinde ontwikkeld is. Ook wordt bekeken of het mogelijk is om een vorm van begeleiding bij het reizen aan te kunnen bieden aan inwoners, en hoe dit het beste aansluit bij hun behoeften. Het doel hiervan is om de drempel te verlagen om gebruik te maken van het reguliere OV, waardoor men minder snel of vaak gebruik hoeft te maken van het doelgroepenvervoer.

(3) Zijn er overige voorzieningen in het voorliggend veld passend bij de behoefte?

Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan ondersteuning bij het fietsen, initiatieven vanuit diverse (vrijwilligers)organisaties zelf, en overige maatwerkvoorzieningen. Samen met de inwoner wordt bekeken welke voorzieningen aansluiten bij zijn behoefte.

(4) (Hoe) kan/moet hulp in het kader van doelgroepenvervoer ingezet worden?

In het kader van de Wmo kennen we, naast dagbestedingsvervoer, het 'Sociaal recreatief vervoer'. Deze Wmo-vervoersvoorziening is bedoeld voor inwoners die hun eigen vervoer niet meer zelfstandig en met hulp van familie of vrienden kunnen organiseren. Hier is bijvoorbeeld sprake van als iemand vanwege een fysieke of geestelijke beperking niet (meer) kan reizen met het openbaar vervoer. In de gemeente Overbetuwe wordt deze vervoersvoorziening uitgevoerd door Avan (voorheen de regiotaxi). Het doel van het sociaal recreatief vervoer is om maatschappelijke participatie mogelijk te maken en te behouden voor mensen die vanwege beperkte mobiliteitsmogelijkheden niet met het regulier openbaar vervoer kunnen reizen en geen alternatieven hebben in het voorliggend veld.

De te bespreken vraagstukken in het kader van doorontwikkeling

De financiële positie van Overbetuwe en gemeenten uit de regio vraagt om aanpassing van beleid. De afgelopen tijd zijn de kosten van het doelgroepenvervoer gestegen. Voorzichtigheid bij het invoeren van nieuw beleid is daarom van belang.

De afgelopen tijd hebben er ontwikkelingen plaats gevonden binnen het doelgroepenvervoer. Rondom een drietal vraagstukken is afgelopen tijd onderzoek gedaan om tot gedegen besluitvorming te kunnen komen. Er zijn (mondelinge) toezeggingen gedaan naar de raad rondom de doorontwikkeling van een aantal vraagstukken, die ter besluitvorming worden voorgelegd. Te weten:

- 1) De kortingsregeling voor de medereiziger;
- 2) Wmo-passen met en zonder korting;
- 3) Kilometerbudgetten.

1) Kortingsregeling voor medereizigers:

Per 1 april 2019 is de kortingsregeling voor medereizigers voor Wmo-reizigers afgeschaft door de provincie. De gemeente Overbetuwe heeft deze regeling tot 1 oktober 2019 overgenomen, om in de tussentijd onderzoek te kunnen doen naar mogelijke goede alternatieven voor deze regeling. In deze memo zijn hiervoor diverse scenario's geschetst.

2) Wmo-passen met en zonder korting:

In Overbetuwe wordt gebruik gemaakt van twee soorten Wmo-passen: een pas met korting en een pas zonder korting. We overwegen om de pas zonder korting af te schaffen. Het verschil tussen de twee passen is namelijk niet altijd duidelijk, wat voor verwarring zorgt bij de inwoners en voor veel extra werk bij de uitvoering. Inwoners met een Wmo-indicatie zouden dan altijd de pas met korting beschikt krijgen.

3) Kilometerbudgetten:

Begin 2019 is door het college besloten om kilometerbudgetten (plafonds) in te voeren. Voor nieuwe reizigers in 2019 betekent dit dat zij direct een budget toegekend krijgen en voor bestaande reizigers betekent dit dat zij uiterlijk per 2020 een budget krijgen. De raad heeft gevraagd om een nadere onderbouwing hiervan en toelichting hierop.

In deze memo wordt onderbouwd wat de meerwaarde en aanleiding is voor het invoeren van kilometerbudgetten en wat de mogelijk gevolgen zijn van het afschaffen daarvan.

Om tot een gedegen besluitvorming te komen rondom deze vraagstukken, is afgelopen tijd onderzoek uitgevoerd met het uiteindelijke doel om het doelgroepenvervoer voor onze inwoners goed en efficiënt te organiseren en in te richten op de lange termijn.

Er zijn verschillende scenario's uitgewerkt waarbij (1) de kwaliteit voor de inwoners (2) uitvoerbaarheid en (3) kosten inzichtelijk zijn gemaakt. Zowel de Participatieraad

Overbetuwe, collega's van de uitvoering als de Stichting Gehandicapten Platform (SGO) zijn betrokken geweest bij de vormgeving en onderbouwing van de scenario's. Zij hebben hierbij gefungeerd als sparringpartners en adviseurs.

In deze memo zijn de diverse scenario's uitgewerkt ten behoeve van de doorontwikkeling van deze drie vraagstukken binnen het doelgroepenvervoer.

Samenvatting scenario's ter besluitvorming

1) Kortingsregeling voor medereizigers

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Scenario's	<i>Voortzetten kortingsregeling</i>	<i>Afschaffen regeling, met introductie 'ondersteunend begeleider'</i>	<i>Afschaffen regeling, geen alternatief maar maatwerk is mogelijk</i>
Toelichting	De regeling, waarbij medereizigers met 50% korting kunnen reizen, wordt voortgezet en gefinancierd door de gemeente.	Regeling wordt afgeschaft. Men kan een indicatie krijgen voor 'ondersteunend begeleider' als op sommige ritten ondersteuning nodig is. De ondersteuner reist met 50% korting mee.	In uitzonderlijke medische gevallen is maatwerk mogelijk en kan men op bepaalde ritten kosteloos een medisch begeleider meenemen.
Financieel effect	Ruim € 47.000 per jaar aan meerkosten	€ 17.000 per jaar aan meerkosten	Geen directe financiële consequenties

2) Wmo-passen met en zonder korting

	Scenario 1	Scenario 2
Scenario's	<i>Voortzetten huidige werkwijze met twee Wmo-passen</i>	<i>Wmo-pas zonder korting afschaffen: terug naar één pas</i>
Toelichting	Huidige werkwijze wordt voortgezet: Inwoners met een geringe vervoersbehoefte ontvangen de pas zonder korting.	De pas zonder korting wordt afgeschaft. Iedereen met een Wmo-indicatie ontvangt dezelfde Wmo-pas met dezelfde korting.
Financieel effect	Geen financiële consequenties	€ 25.000 per jaar aan meerkosten

3) Kilometerbudgetten

	Scenario 1	Scenario 2
Scenario's	<i>Voortzetten huidig beleid: per 1 januari 2020 iedereen een kilometerbudget</i>	<i>Afschaffen van kilometerbudgetten</i>
Toelichting	Uiterlijk 2020 hebben alle reizigers een kilometerbudget (plafond) toegekend gekregen: 1750 km of 750 km als er vervoersalternatieven zijn (bijv. scootmobiel). Maatwerk is mogelijk: extra kilometers kunnen toegekend worden indien er sprake is van een hogere vervoersbehoefte.	De kilometerbudgetten worden afgeschaft. Iedereen kan onbeperkt met korting reizen met Avan.
Financieel effect	Besparing à € 90.000 op jaarbasis	Geen financiële consequenties

Vergelijking met regiogemeenten

1) Kortingsregeling medereizigers

Niet alleen Overbetuwe kampt met het vraagstuk rondom de kortingsregeling. Ook gemeenten in de regio hebben een keuze moeten maken om de kortingsregeling wel of niet af te schaffen of een alternatief aan te bieden.

Er zijn gemeenten, zoals de gemeente Duiven-Westervoort, die gekozen hebben om de 'sociaal begeleider' te introduceren. In feite is dit hetzelfde als de 'ondersteunend begeleider' zoals bedoeld in dit voorstel, alleen is de benaming anders. Gemeente Mook en Middelaar heeft de 'ondersteunend begeleider' geïntroduceerd (scenario 2).

De meeste gemeenten uit de regio hebben er echter voor gekozen om de regeling af te schaffen en geen alternatief aan te bieden, waaronder de gemeenten Arnhem en Lingewaard (scenario 3). Wel is het in de gemeente Arnhem mogelijk om in uitzonderlijke gevallen een medisch begeleider mee te nemen zonder de verplichting deze op alle ritten mee te moeten nemen. Dit wordt niet breed gecommuniceerd naar de inwoners maar is bedoeld als maatwerk oplossing.

2) Wmo-passen met en zonder korting

Een drietal andere gemeenten uit de regio biedt de mogelijkheid om gebruik te maken van de pas zonder korting, te weten Lingewaard, Rheden en Westervoort. Alle andere gemeenten uit de regio maken geen gebruik van de Wmo-pas zonder korting. Overbetuwe is grootverbruiker van de pas.

Van de 13088 aan totale gereden kilometers met een pas zonder korting, werden 12920 kilometers gereden door Wmo-reizigers uit Overbetuwe in 2018. Cijfers van 2019 schetsen vooralsnog dat alle gereden kilometers met de pas zonder korting door inwoners uit Overbetuwe gereden zijn. Oftewel, in de regio wordt op dit moment weinig tot geen gebruik gemaakt van de pas.

3) Kilometerbudgetten

De meeste gemeenten uit de regio hanteren kilometerbudgetten. De hoogte van dit budget varieert. Zo hanteren gemeenten Arnhem, Renkum en Rheden de budgetten van 1500 km en 750 km (in geval de aanvrager beschikt over een alternatieve vervoersvoorziening zoals een scootmobiel). In Lingewaard is gekozen voor het budget van 750 km wanneer een aanvrager die naast de vervoerspas over een andere vervoersvoorziening beschikt, dan wel 375 km indien sprake is van een verminderde individuele vervoersbehoefte.

Uitwerking scenario's

1) Kortingsregeling voor medereizigers

Toelichting en aanleiding

Sinds de invoering van de Stadsregiotaxi kennen we de kortingsregeling voor medereizigers, waarbij de medereiziger met 50% korting met de Wmo-reiziger mee kan rijden.

Avan (als opvolger van de Stadsregiotaxi) kende de medereizigerskorting tot 1 april 2019 nog als enige organisatie toe binnen de Provincie Gelderland. De Provincie heeft eenduidig te kennen gegeven het systeemkenmerk 'medereiziger', zoals toegepast binnen Avan, niet meer te accepteren en daarom is deze regeling voor Wmo-reizigers per 1 april 2019 afgeschaft.

Om te onderzoeken wat mogelijke alternatieven zijn voor de medereizigerskorting, maakt gemeente Overbetuwe gebruik van een overgangsregeling. Tot 1 oktober 2019 kunnen Wmo-pashouders nog gebruik maken van de huidige regeling. Overbetuwe besloot om de regeling op eigen kosten tijdelijk te verlengen om met partijen hierover in gesprek te kunnen gaan, om mogelijke gevolgen en alternatieven in kaart te brengen.

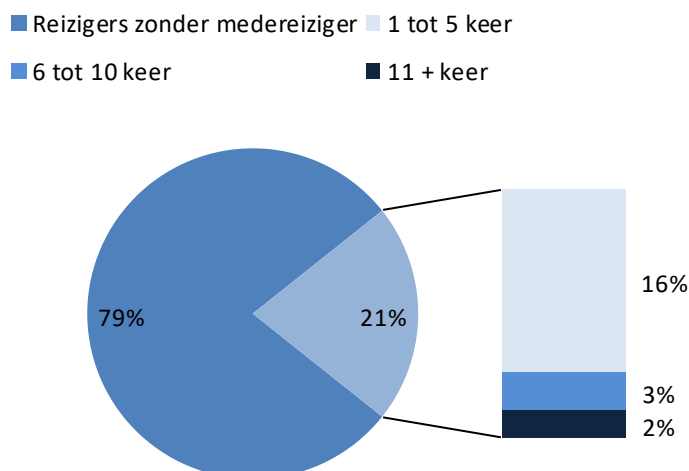
Gemeente Overbetuwe vindt het belangrijk dat inwoners mee kunnen doen in de maatschappij. Dit betekent dat er gebruik gemaakt moet kunnen worden van Avan, door de inwoners die dat nodig hebben. Dit geldt in mindere mate voor de medereiziger: deze heeft immers de mogelijkheid om zich op andere wijzen te vervoeren en is dus niet afhankelijk van het doelgroepenvervoer. De vraag is nu of de gemeente Overbetuwe de medereizigerskorting vanaf 1 oktober 2019 op eigen kosten wil en kan continueren.

Cijfers: hoeveel mensen maakten gebruik van de medereizigerskorting?

Ter illustratie:

In Overbetuwe maakten 439 Wmo-pashouders gebruik van Avan, in Q4 van 2018. Hiervan namen 94 Wmo-pashouders een medereiziger mee: 69 reizigers namen 1 tot 5 keer een medereiziger mee; 15 reizigers 6 tot 10 keer; 10 reizigers 11 tot 38 keer (in dit kwartaal).

Hoe vaak nam men een medereiziger mee? (Q4 2018)



Scenario's:

1. Voortzetten van de kortingsregeling
2. Afschaffen regeling, met introductie van ondersteunend begeleider
3. Afschaffen regeling (maatwerk mogelijk bij regeling 'medisch begeleider')

Scenario 1: voortzetten van de kortingsregeling voor medereizigers

In dit scenario wordt voorgesteld om de kortingsregeling voor medereizigers vanuit de gemeente voort te zetten.

Begripsbepaling – 'kortingsregeling voor medereizigers'

Als een inwoner een rit boekt, kan er tegelijkertijd een rit geboekt worden voor iemand die meereist, van en naar hetzelfde adres. De persoon die meereist wordt 'medereiziger' genoemd. De medereiziger wordt beschouwd als een OV-reiziger. Voorheen werden de vervoerskosten doorbelast aan de Provincie. De medereizigers ontvangen een korting van 50% op de eigen ritbijdrage, die wordt vergoed door de gemeente.

Argumenten

1.1 Stimulans voor zelfredzaamheid

De medereizigerskorting kan gezien worden als een middel om inwoners te stimuleren om op pad te gaan. Het afschaffen van de regeling kan voor inwoners drempelverhogend werken om gebruik te maken van het doelgroepenvervoer.

1.2 Het volle Avan tarief is hoger dan regulier OV tarief

De medereizigerskorting bedraagt 50% van het volle tarief. Ook als de regeling wordt afgeschaft is het mogelijk dat iemand meereist. Deze reiziger betaalt dan het volle tarief. Zie onderstaande tabel voor de huidige tarieven (2019). Deze kosten zijn hoger dan het reguliere OV tarief en daardoor niet aantrekkelijk.

Tarieven voor reizigers zonder Wmo-indicatie	Wat betaalt de medereiziger?	Opstaptarief	KM-tarief
OV zonder passend ov-alternatief*	Laag OV-tarief	€3,15	€0,49
OV met passen ov-alternatief*	Hoog OV-tarief	€5,88	€0,92

Tabel 1: kosten ritten Avan (bron: website Avan)

** bij de ritaanname wordt gekeken of er voor de inwoner zonder Wmo-pas een alternatief is met het regulier ov*

Uitvoerbaarheid

Voor de uitvoering zal dit scenario het minste werk met zich meebrengen, immers er verandert voor de uitvoering niets aangezien de huidige werkwijze wordt voortgezet.

Financiën

De kosten voor het voortzetten van de regeling bedragen naar verwachting ruim €47.000 per jaar. Deze prognose is gebaseerd op de verwachte kosten in 2018 (de daadwerkelijke kosten voor de eerste 3 kwartalen, geëxtrapoleerd naar een heel jaar, zie tabel 2). Het aantal ritten met medereiziger bedroeg ongeveer 1600 en daarmee de gemiddelde ritprijs voor een medereiziger €30 (zie tabel 2: gegevens 2018).

De werking en de mogelijkheid om gebruik te maken van deze regeling is op dit moment niet breed gecommuniceerd naar de gebruikers. Wordt er gekozen voor dit scenario om de regeling voort te zetten, dan zullen de inwoners hierover geïnformeerd worden. Mogelijk lopen de kosten daardoor verder op, want iedereen is dan op de hoogte van de medereizigerskorting.

Gemeente	Overbetuwe					
Rubricering reizigers	Aantal pashouder	Ritten zonder medereiziger	Ritten met medereiziger	Som van Totaal ritten	Kosten medereiziger	Totaal 2018
100%	47		275	275	€ 8.189	€ 10.919
80% tot 99%	4	13	152	165	€ 4.744	€ 6.325
60% tot 79%	8	95	179	274	€ 5.285	€ 7.047
40% tot 59%	18	155	146	301	€ 4.057	€ 5.409
20% tot 39%	24	592	229	821	€ 6.826	€ 9.102
> 19%	55	3463	222	3685	€ 6.378	€ 8.504
Eindtotaal	156	4318	1203	5521	€ 35.480	€ 47.306

Tabel 2: gegevens 2018 (eerste 3 kwartalen geëxtrapoleerd naar een jaar)

Bron: Avan - Kwartaalrittenbakken

Conclusie/kanttekening:

De belangrijkste kanttekening om mee te nemen bij de afweging om voor dit scenario te kiezen, is of de gemeente het wil en *kan* financieren om de regeling voort te zetten. De vraag is of er binnen de financiën van het doelgroepenvervoer hiervoor ruimte is. De kostenstijging van de afgelopen jaren zorgen voor druk op de financiën, waardoor voorzichtigheid met het invoeren van nieuwe zaken binnen het doelgroepenvervoer van belang is.

Scenario 2: afschaffen regeling, met introductie ondersteunend begeleider

In dit scenario wordt voorgesteld om de optie 'ondersteunend begeleider' te introduceren als alternatief voor de medereizigerskorting, om reizigers die soms een begeleider op een rit nodig hebben, dit te kunnen bieden.

Begripsbepaling – 'Ondersteunend begeleider'

Men kan een indicatie krijgen voor 'ondersteunend begeleider' in situaties waarbij er een (medische) noodzaak is om soms een begeleider mee te nemen, maar waarbij dit niet op alle ritten noodzakelijk is. Het is een andere benaming voor 'sociale begeleider', zoals voorgesteld door de regio. Deze ondersteunend begeleider kan iedereen zijn: het hoeft niet elke rit dezelfde persoon te zijn.

Het woord 'sociaal' kan voor verwarring zorgen. Het gaat hier namelijk om het meenemen van een reiziger wanneer ondersteuning op de rit nodig is. Daarom is gekozen voor de benaming 'ondersteunend-' in plaats van 'sociaal' begeleider'.

Argumenten

2.1 Je biedt een oplossing voor reizigers die soms een begeleider nodig hebben

Met de invoering van de ondersteunend begeleider bied je een alternatief voor inwoners die soms, maar niet altijd een begeleider nodig hebben (en dus niet onder 'medisch begeleider' vallen). Deze optie is vanuit de regio geïntroduceerd.

Reizigers die onder de regeling indicatie 'medisch begeleider' vallen, dienen ten allen tijde de begeleider mee te nemen bij hun ritten (gratis). Mensen met bijvoorbeeld een spierziekte hebben echter niet altijd een begeleider nodig. Voor reizigers in dergelijke situaties is de regeling 'sociaal begeleider' een alternatief.

2.2 Gemeente bepaalt zelf de voorwaarden voor de indicatie 'ondersteunend begeleider'

De indicatie 'ondersteunend begeleider' kan afgegeven worden voor een nauw omschreven doelgroep van mensen die soms een begeleider mee moeten nemen. Uiteindelijk ligt de verantwoordelijkheid bij de inwoner om de begeleider alleen in te zetten als het nodig is. Als gemeente hebben we het vertrouwen dat de reizigers zelf kunnen beoordelen wanneer zij wel en wanneer zij niet een begeleider nodig hebben bij het reizen.

In bijlage 1 zijn richtlijnen beschreven die gehanteerd kunnen worden om de afweging te maken om wel of niet de indicatie voor 'ondersteunend begeleider' toe te kennen.

Uitvoerbaarheid en communicatie

Indien blijkt dat een reiziger zeer frequent gebruik maakt van de medereizigerskorting gaan we in gesprek om erachter te komen wat hieraan ten grondslag ligt. Het is mogelijk dat deze in aanmerking komen voor een indicatie voor 'ondersteunend begeleider' dan wel 'medisch begeleider'. We willen in ieder geval in gesprek met de reizigers die meer dan 12 keer in afgelopen jaar een medereiziger meenamen. Op deze manier kan bekeken worden of de betreffende reiziger in aanmerking komt voor de ondersteunend begeleider, dan wel medisch begeleider.

Voorwaarde voor de implementatie van dit scenario is dat richtlijnen vast worden gesteld en dat deze bekend zijn bij de inwoners en de uitvoering. Bijlage 1 kan hierbij als voorbeeld dienen. Het systeemkenmerk hoeft niet aangepast te worden. De optie voor het invoeren van een 'sociaal begeleider' is reeds door Avan geïntroduceerd. Daar kunnen wij gebruik van maken onder de benaming 'ondersteunend begeleider'. Om inwoners te informeren wordt er een brief verstuurd naar alle reizigers van Avan met informatie en uitleg over de 'ondersteunend begeleider'. Eventueel kan een aanvraagformulier meegestuurd worden.

Financiën

De verwachte kosten voor het introduceren van de sociaal begeleider zijn ongeveer € 17.000 per jaar. Hierbij is ervan uitgegaan dat de pashouders die in 2018 80% tot 100% van hun ritten met een medereiziger reisden, in aanmerking zouden komen voor de indicatie 'Sociaal Begeleider'. Dit betreft een aanname. Afhankelijk van de daadwerkelijke criteria voor de indicatie sociaal begeleider kunnen deze kosten hoger of lager uitvallen. (zie tabel 2).

Conclusie/kanttekening

Het introduceren van de regeling zorgt ervoor dat mensen die een begeleider nodig hebben, korting kunnen krijgen om een begeleider mee te nemen. De begeleider krijgt namelijk 50% korting op de ritprijs. Dit is in lijn met wat de kortingsregeling voor medereizigers ook aanbood. De ondersteunend begeleider kan niet voor sociale doeleinden ingezet worden, waardoor de kosten lager zullen uitvallen. Wanneer de inwoner eenmaal de indicatie heeft gekregen, kan deze zelf per rit de afweging maken of een begeleider nodig is. Hiermee geven we inwoners het vertrouwen dat zij hier goed mee om zullen gaan. Risico is dat er oneigenlijk gebruik van gemaakt wordt. Mocht dat bekend worden, dan kan de indicatie teruggetrokken worden.

Scenario 3: afschaffen regeling (maatwerk mogelijk bij regeling 'medisch begeleider')

In dit scenario wordt voorgesteld om de regeling af te schaffen.

Begripsbepaling - 'medisch-begeleider'

Wmo-reizigers die tijdens een rit medische begeleiding nodig hebben, kennen we reeds de toewijzing 'medisch begeleider' toe. Denk hierbij aan begeleiding omwille van een verstandelijke beperking, een psychische aandoening of een vorm van dementie. Om de noodzaak hiervan aan te tonen dient de reiziger een verklaring te kunnen overhandigen van een (huis)arts (of andere professional). Wanneer een reiziger de indicatie voor 'medisch-begeleider' toegekend heeft gekregen, is het niet toegestaan om zonder deze begeleider te reizen.

Argumenten

3.1 Er kan nog steeds iemand meereizen, deze krijgt alleen geen 50% korting meer

Het afschaffen van de regeling betekent niet dat iemand geen medereiziger meer mee kan nemen. Dit kan namelijk gewoon, alleen krijgt deze geen korting meer.

Indien er geen passend OV alternatief is voor de medereiziger, dan kan deze alsnog korting krijgen op de rit. Indien er wel een passend OV alternatief is, dan betaalt deze het hoogste OV opstap- en kilometertarief (zie tabel 1: kosten ritten Avan).

3.2 Indien nodig kan men de indicatie voor medisch begeleiding krijgen

De medereiziger, zoals bedoeld met de kortingsregeling, kan iedereen zijn. In veel gevallen gaat het om familie of vrienden die vanuit sociaal oogpunt samen willen reizen. Er is echter geen grondslag om dit vanuit de Wmo te bekostigen. Voor Wmo-reizigers die tijdens de rit (medische) begeleiding nodig hebben, kennen we reeds de toewijzing medische begeleider. Deze regeling blijft van kracht.

3.3 In uitzonderlijke gevallen kan maatwerk geleverd worden

Er zijn en blijven altijd situaties waarbij het wenselijk is om een medereiziger mee te nemen. In deze gevallen willen we maatwerk kunnen bieden.

In uitzonderlijke gevallen kunnen we een uitzondering maken op de optie 'medisch begeleider', waarbij het verplichte karakter weggelaten wordt. Het gaat hier om maatwerk waarbij een uitzondering op de indicatie 'medisch begeleider' gemaakt wordt. Dit zal niet uitgebreid naar de inwoner gecommuniceerd worden. Om hiervoor in aanmerking te komen, kunnen de richtlijnen, zoals beschreven in bijlage 1 gebruikt worden.

Het voornaamste verschil met scenario 2 is dat in scenario 3 het 'af en toe meenemen van een medereiziger' meer als uitzondering op de regel dan als optie gegeven wordt. Dus alleen in uitzonderlijke gevallen wordt het toegekend.

Uitvoerbaarheid en communicatie

Inwoners zijn reeds geïnformeerd dat de regeling mogelijk afgeschaft gaat worden. Wanneer dit definitief is, zullen inwoners hier opnieuw over geïnformeerd worden middels een brief. Indien blijkt dat een reiziger zeer frequent gebruik maakt van de medereizigerskorting gaan we in gesprek om erachter te komen wat de achtergrond is van het meereizen.

Financiën

Aan deze optie zijn geen directe kosten verbonden. Immers, de medereizigers betalen in dit geval zelf de volledige ritkosten.. Wel zullen mogelijk naar aanleiding van de keukentafelgesprekken meer personen in aanmerking komen voor het reizen met een medisch begeleider en dat zal dan indirect toch kosten met zich meebrengen.

Conclusie/kanttekening

Als er op alle ritten begeleiding nodig is, krijgt men de indicatie 'medisch begeleider'. Het nadeel van deze indicatie is dat de reiziger niet meer zonder begeleider mag reizen. Dit kan nadelig zijn, wanneer de reiziger niet altijd een medisch begeleider nodig heeft. Gemeente Overbetuwe wil hier maatwerk in leveren en als het nodig is, kan er een uitzondering gemaakt worden voor deze reizigers. Zij kunnen dan, net als bij de 'ondersteunend begeleider', alleen als het nodig is de begeleider inzetten. Het gaat hier alleen om uitzonderlijke gevallen. De optie zal niet breed naar de inwoners gecommuniceerd worden. We hebben het dus niet over het introduceren van een nieuwe indicatie zoals bij scenario 2.

1) Samenvatting scenario's - Kortingsregeling voor medereizigers

Scenario's	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
	<i>Voortzetten kortingsregeling</i>	<i>Afschaffen regeling, met introductie 'ondersteunend begeleider'</i>	<i>Afschaffen regeling, geen alternatief maar maatwerk is mogelijk</i>
Toelichting	Regeling waarbij medereizigers met 50% korting kunnen reizen, wordt voortgezet en gefinancierd door gemeente.	Regeling wordt afgeschaft. Men kan een indicatie krijgen voor 'ondersteunend begeleider' als op sommige ritten ondersteuning nodig is. Deze reist met 50% korting mee.	In uitzonderlijke medische gevallen is maatwerk mogelijk en kan men op bepaalde ritten kosteloos een medisch begeleider meenemen.
Financieel effect	Ruim € 47.000 per jaar aan meerkosten	€ 17.000 per jaar aan meerkosten	Geen financiële consequenties

2) Wmo-passen

Huidige werkwijze Overbetuwe

Op dit moment wordt er in Overbetuwe gewerkt met 2 Wmo-vervoersplassen, één zonder korting en één met korting.

a. Pas zonder korting

De pas zonder korting is bedoeld voor mensen met een geringe vervoersbehoefte die aangeven dat zij niet met het reguliere OV kunnen reizen. Het tarief wijkt niet af van de algemene vervoerspas die iedere inwoner waar geen OV voorhanden is, kan aanschaffen. De kosten voor de gemeente bedragen gemiddeld € 12 per rit.

In vergelijking met de meesten gemeenten uit de regio is Overbetuwe hierin uitzonderlijk. De meesten gemeenten uit de regio werken alleen met de pas mét korting.

b. Pas met korting

Het tarief is gelijk aan het OV tarief. De kosten (gemiddeld € 23 per rit) komen volledig voor rekening van de gemeente.

Scenario's:

1. Voortzetten huidige werkwijze met twee Wmo-passen
2. Wmo-pas zonder korting afschaffen: terug naar één Wmo-pas

Scenario 1: voortzetten huidige werkwijze met twee Wmo-passen

In dit scenario wordt voorgesteld om twee passen te blijven handhaven.

Argumenten

1.1 Stimuleert om gebruik te (blijven) maken van eigen netwerk

De pas zonder korting is geïntroduceerd vanuit de gedachte reizigers te stimuleren gebruik te maken van eigen netwerk. De pas zonder korting is een tussenstap in gevallen waarbij uit het gesprek met de inwoner blijkt dat deze waarschijnlijk minimaal gebruik zal maken van de pas. Deze reiziger heeft bijvoorbeeld een scootmobiel ter beschikking of heeft de mogelijkheid om gebruik te maken van het eigen netwerk. Door de pas zonder korting te verstrekken, blijft de prikkel groot om vervoer op andere wijze te (blijven) organiseren.

1.2 Kostenbesparend

De kosten om de pas zonder korting in te zetten zijn lager dan bij het inzetten van de pas met korting. Immers, in het geval van de pas zonder korting betaald de reiziger een hogere eigen bijdrage. Tegelijkertijd vraagt het wel meer inzet van personeel om te werken met twee passen.

Uitvoerbaarheid

De uitvoering krijgt veel vragen van reizigers over waarom de een wel, en de ander geen pas met korting heeft gekregen. Om de twee passen goed (beter) te blijven inzetten is het van belang dat hier eenduidig in gewerkt wordt en criteria bij het verstrekken van de passen helder zijn. Als er gekozen wordt voor dit scenario is het van belang dat in de beschikking gemotiveerd blijft worden waarom de inwoners dan wel de pas met, of de pas zonder korting heeft gekregen. Op deze wijze is de inwoner bekend met de overweging die de gemeente heeft gemaakt. Desondanks wordt verwacht dat vragen hierover zullen blijven komen, omdat er sprake is van een vaak grijs gebied dat aan verandering onderhevig is. De vervoersbehoefte van inwoners kan immers veranderen.

Financiën

Het voortzetten van het huidige beleid met 2 Wmo-passen heeft geen financiële consequenties.

Conclusie/kanttekening

Belangrijkste kanttekening om bij dit scenario in overweging mee te nemen zijn de signalen vanuit de uitvoering over de werkbaarheid van de twee passen. Het komt vaak voor dat er tussentijds wijzigingen plaatsvinden waardoor een reiziger eerst voor de ene, en vervolgens voor de andere pas in aanmerking zou komen. Het kost veel tijd om hierop toe te zien en de vraag is of dit afweegt tegen de mogelijk voordelen van het hebben van twee passen.

Scenario 2: 'Wmo-pas zonder korting' afschaffen: terug naar één Wmo-pas

In dit scenario wordt voorgesteld om de pas zonder korting af te schaffen en aan elke reiziger met Wmo-indicatie dezelfde pas met korting te verstrekken.

Argumenten

2.1 Afweging tussen de passen hoeft niet meer gemaakt te worden

Dit scheelt tijd, en is duidelijk voor de inwoners. Met de huidige regeling moet telkens een weloverwogen afweging gemaakt worden tussen de twee passen, terwijl hier vaak sprake is van een grijs gebied wat tussentijds aan verandering onderhevig is.

Uitvoerbaarheid en communicatie

Het afschaffen van de pas vermindert administratieve werkzaamheden.

Per brief kunnen inwoners geïnformeerd worden over het afschaffen van de pas zonder korting en er kan opnieuw bekeken worden of iemand in aanmerking komt voor de pas met korting.

Financiën

Het afschaffen van de Wmo-pas zonder korting (met als consequentie dat iedereen met een Wmo-pas voortaan korting krijgt), heeft op twee manieren financiële consequenties.

Enerzijds is er een derving van de eigen bijdrage die de Wmo-pas houders zonder korting voorheen bijdroegen. Deze zijn op jaarbasis ongeveer € 7.000 (op basis van het aantal ritten in het eerste halfjaar van 2019).

Anderzijds is de verwachting dat het leidt tot meer ritten per jaar voor de reizigers die voorheen een Wmo-pas zonder korting hadden. Wanneer zij hetzelfde aantal ritten zouden gaan reizen als de bestaande Wmo-pashouders met korting, dan is de inschatting dat dit zou leiden tot aanvullende kosten à € 18.000 (op basis van een gemiddeld rittarief). Bij elkaar

opgeteld is de inschatting dat het afschaffen van de Wmo-pas met korting dus leidt tot aanvullende kosten à € 25.000 per jaar.

Conclusie/kanttekening

Door de pas zonder korting af te schaffen zal er meer eenduidigheid komen in de afgifte van de passen. Ondanks dat dit altijd in overleg met de inwoner vastgesteld en gemotiveerd wordt, roept het vaak nog vragen op. Het afschaffen van de Wmo-pas zonder korting brengt echter wel kosten mee want de meeste reizigers die deze pas in bezit hebben, zullen nu een pas met korting krijgen.

2) Samenvatting scenario's - Wmo-passen met en zonder korting

Scenario's	Scenario 1	Scenario 2
	<i>voortzetten huidige werkwijze met twee Wmo-passen</i>	<i>Wmo-pas zonder korting afschaffen: terug naar één pas</i>
Toelichting	Voortzetten huidige werkwijze. Inwoners met een geringe vervoersbehoefte ontvangen de pas zonder korting.	De pas zonder korting wordt afgeschaft. Iedereen met een Wmo-indicatie ontvangt dezelfde Wmo-pas.
Financieel effect	Geen financiële consequenties	€ 25.000 per jaar aan meerkosten

3) Kilometerbudgetten

Huidige werkwijze

Op dit moment is de volgende regeling van toepassing: alle inwoners met nieuwe aanvragen rondom vervoer in 2019 krijgen een kilometerbudget toegewezen. Hierbij zijn twee opties mogelijk:

- 1750 km bij een normale vervoersbehoefte;
- 750 km als er naast de pas een indicatie is voor een andere maatwerkvoorziening voor vervoer (b.v. scootmobiel).

Voor reizigers die op 31 december 2018 in het bezit waren van een Wmo-vervoerspasje met korting, gaat deze regeling in per 1 januari 2020, of eerder als de lopende indicatie eindigt. Wanneer nieuwe inwoners zich melden en een Wmo-pas krijgen beschikt, dan wordt hier direct een kilometerbudget aan toegekend.

Inzicht in reisgedrag

Onderstaande tabellen geven inzicht in het aantal reizigers in Overbetuwe en het aantal kilometers en ritten dat zij reizen. Gegevens zijn afkomstig uit de kwartaalrittenbakken van Avan en zijn geëxtrapoleerd naar een heel jaar (Q1 2019). De cijfers zijn dus indicatief, maar geven een duidelijk beeld weer.

Aantal reizigers			Gemiddeld aantal KM		
Staffel	WMO	WMO z KORTING	TOTAAL	WMO	WMO z KORTING
0-700 KM	293	60	353	226	120
701-900 KM	24		24	801	
901-1500 KM	37	2	39	1.141	1.033
1501-3000 KM	28	3	31	2.255	2.031
3001-7000 KM	13		13	4.164	
Eindtotaal	395	65	460		

Kilometers per reiziger

Staffel	WMO z			Gemiddelde ritlengte	
	WMO	KORTING	TOTAAL	WMO	WMO z KORTING
0-700 KM	66.111	7.175	73.287	9,9	7,3
701-900 KM	19.229		69.241	11,2	
901-1500 KM	42.209	2.066	54.129	10,1	10,8
1501-3000 KM	63.146	6.094	19.229	11,1	9,8
3001-7000 KM	54.129		44.275	13,0	
Eindtotaal	244.824	15.335	260.160	Gem: 10,9	Gem: 8,5

Ritaantallen

Staffel	WMO z			Gemiddeld ritaantal	
	WMO	KORTING	TOTAAL	WMO	WMO z KORTING
0-700 KM	6.656	984	7.640	23	16
701-900 KM	1.712		1.712	71	
901-1500 KM	4.198	192	4.390	113	96
1501-3000 KM	5.682	624	6.306	203	208
3001-7000 KM	4.156		4.156	320	
Eindtotaal	22.404	1.800	24.204	Gem: 57	Gem: 28

*Tabel 3: Reisgedrag inwoners geëxtrapoleerd naar heel jaar
Bron: kwartaalrittenbakken (Q1 2019)*

Scenario's:

1. Voortzetten huidig beleid: per 1 januari 2020 iedereen op kilometerbudget
2. Afschaffen van kilometerbudgetten

Scenario 1: voortzetten huidig beleid: per 1 januari 2020 iedereen op kilometerbudget**Begripsbepaling - 'kilometerbudgetten'**

Reizigers die in het bezit zijn van een Wmo-pas kunnen zonder kilometerbudget onbeperkt reizen met korting met Avan. Wanneer een reiziger een kilometerbudget (of kilometerplafond) toegekend heeft gekregen, is dit niet meer mogelijk. Zodra de kilometers verbruikt zijn (het budget dus op is), kan de reiziger nog wel reizen met Avan, maar dan betaald deze het volle OV-tarief. Een gemeente kan zelf de hoogte van deze budgetten bepalen dan wel tussentijds aanpassen.

Argumenten**1.1 De budgetten sluiten aan bij het reisgedrag van de reizigers**

Er is een verschil op te merken in de vervoersbehoefte van onze reizigers. Daarom is er de keuze gemaakt voor twee budgetten en niet voor één budget. Het merendeel van de reizigers verbruikt namelijk beduidend minder 750 kilometer.

353 reizigers reizen gemiddeld 226 km (of minder) per paar. Voor deze groep zal het budget van 750 km naar verwachting dus ruim voldoende zijn (zie tabel 3).

Een selecte groep reist beduidend meer dan 750 km. Voor deze groep is het belangrijk een passend kilometerbudget toe te kunnen kennen. 1750 kilometer is passend voor deze groep. Enerzijds omdat het merendeel van de reizigers naar verwachting onder dit budget zal blijven (indicatie op basis van cijfers eerste kwartaal 2019). Anderzijds ligt het in lijn met de hoogte van budgetten die regiogemeenten toekennen aan hun reizigers.

1.2 Hoog verbruik onder een selecte groep inwoners

Er is een zeer hoog gebruik in kilometers onder een selecte groep van onze inwoners. 5,2% van de reizigers reist meer dan 1750 km en is verantwoordelijk voor 33% van het totaal aantal kilometers (in 2018. Bron: Avan, kwartaalrittenbakken). Er is zelfs een kleine groep gebruikers (1,9%) die meer dan 3000 km per jaar reist. Dit is 17% van het totale gebruik (2018).

Het is nog niet duidelijk wat ten grondslag aan ligt aan dit hoge verbruik van deze groep reizigers. Door de budgetten in te voeren, kunnen we deze inwoners in beeld krijgen en een gesprek met hen voeren. Zo kunnen we erachter komen wat er ten grondslag ligt aan de hoge reisbehoefte. Indien het nodig blijkt, kunnen extra kilometers toegekend worden aan de betreffende reiziger(s). Op deze manier kunnen we maatwerk blijven leveren voor inwoners die dit nodig hebben.

1.3 Avan helpt om tijdig contact met de gemeente op te nemen over het gebruik

Wanneer 80% van het kilometerbudget verbruikt is, ontvangt de inwoner hiervan bericht. Als de inwoner meer budget nodig heeft voor het betreffende jaar, kan deze contact opnemen met de gemeente. Tegelijkertijd heeft de consulent ook inzicht in het verbruik van de inwoner. We leggen op deze manier de regie bij de inwoner maar deze wordt wel geholpen door het bericht om op tijd contact op te nemen.

1.4 Stimuleert inwoners om bewust met kilometers om te gaan

De ervaring leert dat cliënten door het toepassen van een maximum bewuster met hun kilometers omgaan. Met name voor de selecte groep van 5,2% die meer dan 1750 kilometer reist is het van belang om te onderzoeken wat de oorzaak is van de hoge vervoersbehoefte. Hier kunnen goed redenen voor zijn. Indien hier samen met de inwoner naar gekeken is en blijkt dat de inwoner meer kilometers nodig heeft, kan de consulent hierin maatwerk leveren en extra kilometers toekennen.

Uitvoerbaarheid en communicatie

Verwacht wordt dat sommige inwoners contact op zullen nemen met de gemeente zodra zij 80% van hun budget gebruikt hebben. De gemeente gaat dan het gesprek met deze inwoner aan.

Kosten

Op basis van de gereden ritten in het eerste halfjaar 2019 (geëxtrapoleerd naar een heel jaar) zou het kilometerbudget van 1750 kilometer leiden tot een besparing à € 90.000 op jaarbasis voor 2020 ten opzichte van 2019.

Conclusie/kanttekening

Het invoeren van kilometerbudgetten is een middel om meer sturing te geven aan het gebruik van Avan. Naar verwachting zal er een behoorlijke besparing plaats kunnen vinden, omdat een kleine groep reizigers zorgt voor een groot deel van de vervoerskosten. Belangrijk is wel om maatwerk te kunnen blijven leveren en altijd het gesprek aan te gaan als een inwoner van mening is meer budget nodig te hebben.

Scenario 2: afschaffen van kilometerbudgetten

Argumenten

2.1 Kleine groep reizigers met grote reisbehoefte kan aangesproken worden

Ook zonder het toekennen van een budget kan het gesprek met de betreffende groep gevoerd worden. Het gaat erom dat inwoners bewust(er) zijn van hun reisgedrag. De selecte groep kan bijvoorbeeld een brief ontvangen of benaderd worden om te bekijken waar deze naartoe reist.

Mogelijk zijn er andere vervoersmogelijkheden of kan bekeken worden of voorzieningen wellicht ook dichterbij huis te vinden zijn. Het toekennen van een kilometerbudget kan wel helpen om inwoners een idee te geven van wat wij als gemeente als 'gemiddeld reisgedrag' beschouwen.

2.2 Grootste groep reizigers reist niet nu al meer dan 700 km

Het grootste deel van de reizigers reist gemiddeld 226 km per jaar. Het toekennen van het budget van 750 km is dan behoorlijk hoog en beoogt niet het effect dat men meer 'bewust' wordt van het reisgedrag.

Uitvoerbaarheid

Voor de uitvoering zal het afschaffen van de budgetten weinig gevolgen hebben.

Kosten

Het afschaffen van de kilometerbudgetten zou tot gevolg hebben dat de hierboven genoemde besparing van € 90.000 niet kan worden gerealiseerd.

Conclusie/kanttekening

We kunnen ervoor kiezen om de kilometerbudgetten af te schaffen. Hiermee verliezen we wel de mogelijkheid inzicht te hebben/krijgen in vervoersmotieven, gericht het gesprek aan te kunnen gaan met inwoners met een hoge vervoersbehoeften en oneigenlijk gebruik van het doelgroepenvervoer te handhaven.

3) Samenvatting scenario's - Kilometerbudgetten

	Scenario 1	Scenario 2
Scenario's	<i>Voortzetten huidig beleid: per 1 januari 2020 iedereen op kilometerbudget</i>	<i>Afschaffen van kilometerbudgetten.</i>
Toelichting	Uiterlijk 2020 hebben alle reizigers een kilometerbudget (plafond) toegekend gekregen: 1750 km of 750 km er vervoersalternatieven zijn (bijv. scootmobiel). Maatwerk is mogelijk: extra kilometers kunnen toegekend worden indien er sprake is van een hogere vervoersbehoefte.	De kilometerbudgetten worden afgeschaft. Iedereen kan onbeperkt met korting reizen met Avan.
Financieel effect	Besparing à € 90.000 op jaarbasis	Geen financiële consequenties

Hoogachtend,

Beleidsmedewerker team Beleidsrealisatie,

C. Brown

Bijlage 1: Richtlijn indicatie 'Ondersteunend begeleider'

De indicatie 'ondersteunend begeleider' kan om verschillende redenen worden toegekend. Bijvoorbeeld als een inwoner een specifieke beperking heeft waardoor in sommige gevallen een begeleider nodig is, kan men een indicatie voor 'ondersteunend begeleider' krijgen. Uiteindelijk gaat het erom dat inwoners volwaardig deel kunnen nemen aan de maatschappij. Als men een begeleider nodig heeft in sommige gevallen, moet dat mogelijk zijn. Uiteindelijk is het aan de consulent hier een weloverwogen en onderbouwd besluit in te nemen. Wel is er hiervoor een richtlijn vastgesteld.

Richtlijn indicatie 'ondersteunend begeleider'

Men kan de indicatie 'sociaal begeleider' krijgen als een inwoner onder één van de volgende richtlijnen valt.

1. hij verblijft langer dan een jaar in een instelling, of andere vorm van opvang, met 24-uurszorg voor gehandicapten, of
2. hij lijdt aan epilepsie met een *grand mal*-frequentie van meer dan eens per dag, of
3. hij heeft een gezichtsscherpte kleiner dan 30% of een gezichtsveld dat kleiner is dan 30 graden (met gebruik van de gebruikelijke hulpmiddelen), of
4. hij heeft ten gevolge van een aandoening of gebrek een aantoonbare loopbeperking van langdurige aard waardoor hij, met de gebruikelijke hulpmiddelen, niet in staat is om zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter te lopen
5. wij stellen vast dat hij door een andere beperking of aandoening van duurzame aard een wezenlijk deel van zijn ritten met Avan niet zonder begeleider kan maken (maatwerk)

Inwoner beoordeelt wanneer begeleider nodig is

Daarnaast is het van belang dat de inwoner zelf in staat is om te beoordelen op welke ritten wel of niet een begeleider nodig is. Het is belangrijk dat wij daarop kunnen vertrouwen.

Indien een inwoner niet in staat is om hier zelf over te beoordelen, bijvoorbeeld door een psychische aandoening, een beperking of dementie, dan kan de indicatie voor 'medisch begeleider' verstrekt worden. De medisch begeleider dienst altijd mee te reizen.

Hoe kan men de indicatie aanvragen?

Om de indicatie voor ondersteunend begeleider te krijgen, kan men een formulier invullen waarin de reiziger toelicht waarom een ondersteunend begeleider op sommige ritten noodzakelijk is.