

Verbeterplan

doelgroepenvervoer 2024 – 2025

hoe blijft iedereen van A naar B reizen..?



Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Aanleiding en achtergrond	2
Inleiding	2
Opdracht	7
Visie	8
Ambities	11
Verbeteringen	12
Evaluatie	26
Investeringsen	26
Bijlagen	28

Samenvatting

Er op uit kunnen is een voorwaarde om mee te doen in de samenleving. Dit kan met eigen vervoer, met openbaar vervoer of met aanvullend openbaar vervoer. Zelfstandig van A naar B reizen is echter niet voor iedere inwoner vanzelfsprekend. Daarom is het doelgroepenvervoer ingericht zodat ook kwetsbare inwoners in staat zijn te reizen. Het doelgroepenvervoer doet er dan ook toe. Maar is het niet een te groot succes geworden? Oftewel waarom reizen niet meer inwoners gewoon (weer) zelfstandig? Het is toch normaal dat een ieder een eigen verantwoordelijkheid heeft voor vervoer? Vervoer is ook in veel gevallen zelf te realiseren. Het openbaar vervoer is daarvoor bedoeld. Dit plan komt met verbeteringen om de druk op het doelgroepenvervoer te verlagen, maar ook om toch voorop te stellen dat vervoer voor een ieder een eigen in te vullen verantwoordelijkheid is.

1. Aanleiding en achtergrond

In het coalitieakkoord 2022-2026 is de volgende tekst opgenomen: *'We nemen stappen om de kosten van het doelgroepenvervoer te verlagen. Goed doelgroepenvervoer met regels die voor iedereen gelijk zijn'.*

In het collegeprogramma 2022-2026 is naar aanleiding van bovenstaande tekst het volgende opgenomen:

6.2.5 Wij stellen een verbeterplan doelgroepenvervoer op

Wanneer: 2023-2025

Ons doelgroepenvervoer willen we verbeteren. Dit betreft niet zozeer de huidige functie, het wagenpark of de dienstverlening van de BVO DRAN, maar onze werkwijze en instroombeheersing. We stellen een verbeterplan op en werken in de periode 2023-2025 onder meer aan alternatieven om de instroom te beperken of om te buigen door inzet van voorliggende voorzieningen.

2. Inleiding

Om mee te doen aan de maatschappij – te werken, leren, ontmoeten, recreëren en contacten onderhouden – moeten inwoners zich kunnen verplaatsen. Inwoners kiezen hiervoor normaal gesproken om een eigen vervoermiddel of het **openbaar vervoer (ov)** te gebruiken. Wanneer inwoners als gevolg van het ontbreken van passend openbaar vervoer niet in staat zijn gebruik

hiervan te maken is er **aanvullend openbaar vervoer (aov)**. Het aanbieden van dit vervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie.

Wanneer inwoners als gevolg van een beperking niet in staat zijn gebruik te maken van het openbaar- of aanvullend openbaar vervoer of eigen vervoer, dan zijn er gemeentelijke vervoersvoorzieningen die het hen mogelijk maken toch de gewenste reizen te maken. Het grootste deel van die voorzieningen, het collectieve deeltaxivervoer, vormen het doelgroepenvervoer. Het aanbieden van het doelgroepenvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente met als doel: ondersteuning bij mobiliteit!

Naast de gemeente zijn er ook andere opdrachtgevers voor doelgroepenvervoer. Dit zijn de zorgverzekeraars, het UWV en het ministerie van VWS. Zij maken vervoer naar zorginstellingen, dagopvang, werk, opleiding of bovenregionaal doelgroepenvervoer (Valys) mogelijk. In bijlage 1 is een overzicht "afbakening vervoer" opgenomen die het hele doelgroepenvervoer omvat.

2.1 Doelgroepenvervoer in Zevenaar?

2.1.1 Definitie

Het doelgroepenvervoer dat als wettelijke taak aan de gemeente is toegewezen en dat namens haar uitgevoerd wordt door de BVO DRAN en de door haar gecontracteerde vervoerders.

2.1.2 Wettelijke kaders

Dit doelgroepenvervoer is er om speciale groepen, zoals leerlingen, 75-plussers en inwoners met een beperking deel te laten nemen aan het maatschappelijke leven en te vervoeren naar vrijwilligerswerk, school of opleiding of om bezoek aan vrienden, familie, musea, theater, winkels, of (medische) instellingen mogelijk te maken. Dit vervoer voor groepen inwoners wordt geregeld onder drie verschillende wettelijke kaders:

- a. de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 (Wmo): alledaags lokaal vervoer van inwoners met beperkingen in de mobiliteit "het Wmo-vervoer";
- b. de Jeugdwet: vervoer van een jeugdige van en naar de locatie waar jeugdhulp wordt geboden "het jeugdwetvervoer";
- c. drie onderwijswetten (WPO, WVO en WEC): vervoer tussen woning en school en/of stage "het leerlingvervoer".

In bijlage 2 wordt bovengenoemd vervoer nader toegelicht.

2.1.3 BVO DRAN

Bovengenoemd doelgroepenvervoer is dus belegd bij de BVO DRAN. De BVO DRAN is een gemeenschappelijke regeling en verantwoordelijk voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer in 18 regiogemeenten, waaronder Zevenaar. Dit vervoer wordt uitgevoerd onder de naam Aanvullend vervoer Arnhem Nijmegen (Avan).

Hier is sprake van geïndiceerd doelgroepenvervoer. Dit is onderverdeeld in twee typen:

- Het *routevervoer*, dat brengt inwoners (meestal in groepen) met een vast patroon naar een bestemming zoals een school of zorgaanbieder;
- Het *vraagafhankelijk vervoer*, dat geeft inwoners de mogelijkheid om zelf een alledaagse lokale rit (15 tot 20 km) van A naar B te plannen en te bestellen.

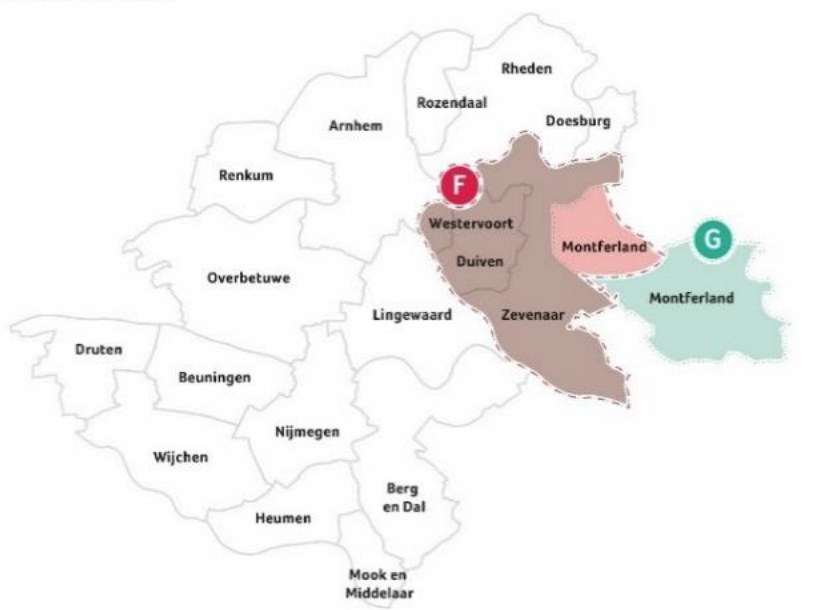
2.1.4 Doelgroepenvervoer in beeld

Het doelgroepenvervoer bij de BVO DRAN (Avan) is met ingang van 1 augustus 2020 onderverdeeld in percelen. Zevenaar zit voor het vraagafhankelijk vervoer in perceel 4 samen met de gemeenten Duiven, Montferland en Westervoort. Het routevervoer van Zevenaar zit in perceel F samen met de gemeenten Duiven en Westervoort. Voor alle percelen zijn door de BVO DRAN vervoerders gecontracteerd die samen het doelgroepenvervoer in het gebied Arnhem Nijmegen uitvoeren.

PERCELEN VRAAGAFHANKELIJK VERVOER



PERCELEN ROUTEVERVOER
(F, G)



2.2 Trends en achtergronden

Doelgroepenvervoer en met name het routevervoer is een afgeleide van onderwijs, maatschappelijke ondersteuning en jeugdhulp. Ontwikkelingen in deze sectoren hebben allemaal hun weerslag op het vervoer. En daarmee op de instroom hierin en op de uitgaven van de gemeente daarvoor. Daarnaast zijn de vervoerwereld en de taximarkt zelf ook volop in beweging. De volgende trends beïnvloeden de toekomst van het doelgroepenvervoer.

2.2.1 Vergrijzing leidt tot meer vraag

Het gebruik van vervoervoorzieningen onder de Wmo neemt toe omdat de doelgroep groeit als gevolg van de vergrijzing. In 2020 bereikte de eerste jaargang van de babyboomers (geboren in 1945) de leeftijd van 75 jaar. Aan mensen van 75 en ouder wordt vaker het Wmo-vervoer toegekend dan in de leeftijden 65 tot 75 jaar. Door de coronapandemie in de jaren 2020 en 2021 is de vraag gestagneerd, maar de verwachting is dat de vergrijzing in de komende jaren (alsnog) tot een gestage toename in de vraag naar Wmo-vervoer leidt.

2.2.2 Meer vraag en toekenning jeugdhulp

Jeugdhulp is sinds 2015 een taakveld van de gemeente. Wanneer een jeugdige niet in staat is om zelf naar jeugdhulp te reizen en de ouders ook geen vervoer kunnen regelen, kent de gemeente de voorziening toe inclusief jeugdwetvervoer.

Wanneer jeugdhulp door een arts of zorgverlener wordt geïndiceerd inclusief vervoer, heeft de gemeente dat simpelweg te leveren. Door allerlei oorzaken wordt jeugdhulp vaker toegekend en stijgen de kosten hiervoor. Desondanks dalen de uitgaven voor vervoer naar jeugdhulp via Avan, zie bijlage 3. Dit is voornamelijk te verklaren door de volgende trend.

2.2.3 Meer maatwerk in zorg en speciaal onderwijs

Opvallend is dat er meer en meer maatwerk geregeld moet worden m.b.t. de tijden waarop jeugdhulp geboden kan worden en waarop dus jeugdige cliënten vervoerd moeten worden. Verder zorgen specifieke beperkingen er vaak voor dat individueel vervoer nodig is. Hierdoor kunnen minder ritten gecombineerd worden en neemt het jeugdwetvervoer via Avan af. Maar meer maatwerk betekent niet dat de vervoerskosten per jeugdige afnemen. Het steeds vaker voorkomende duurdere individuele vervoer naar jeugdhulp wordt dan namelijk bekostigd.

Bij Wmo groepsbegeleiding (dagbesteding) is bij de inkoop in 2020 meer ingestoken op maatwerk en is er sprake van een vergoeding per uur. Voorheen was dat in dagdelen. Groepsbegeleiding per uur zou kunnen leiden tot meer maatwerk in start- en eindtijden, waardoor ritten minder goed gecombineerd kunnen worden. Dit risico is bij de inkoop in 2020 voorzien en daarbij zijn specifieke regels ingesteld om versnippering in rijtijden tegen te gaan. Door de coronapandemie komt eerst nu naar voren dat een en ander toch niet fijn loopt in de praktijk. Er is meer behoefte aan flexibiliteit of te wel toch ook (meer) maatwerk in dit vervoer.

Voor leerlingen met ernstige ziektes of stoornissen wordt steeds vaker een combinatie van zorg en onderwijs geregeld. Zulke onderwijs-zorg-combinaties kennen vaak afwijkende en veranderende start- en eindtijden. Er wordt nog nauwelijks gestuurd op het effect dat deze versnippering kan hebben op de kosten van het vervoer.

2.2.4 Taxibranche volop in beweging

De tarieven in de taxibranche zijn sterk cyclisch: na een lange periode van hoge werkloosheid zijn ze laag, na een lange periode van lage werkloosheid zijn ze hoog. De huidige arbeidsmarkt voor taxichauffeurs is erg grillig en krap. En dit lijkt eerder slechter dan beter te worden. Vooral het leerlingenvervoer lijdt hier onder. Verder zijn de tarieven onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA index). Door de explosief gestegen brandstofprijzen, de hoge inflatie en de loonindexatie is de NEA indexatie per 1 januari 2023 incidenteel zelfs op 13,7% bepaald. Door het structurele effect van de loonindexatie wordt in de huidige meerjarenbegroting van de BVO DRAN voor 2024 rekening gehouden met een NEA indexatie van 4,3%. Door een weer verwachte stijging van de brandstofprijzen per 1 januari 2024 kan dit % nog wel eens hoger uitvallen. Voor de jaren 2025 e.v. wordt gerekend met een NEA indexatie van 3%.

Het vervoer van Avan is enige jaren geleden aanbesteed en de huidige markt is dusdanig veranderd dat de vervoerder die in perceel Oost (4) het vraagafhankelijk Wmo vervoer voor onder andere onze inwoners verzorgd, zijn contract heeft beëindigd. Eind 2023 staat de gunning voor een nieuwe vervoerder gepland. De nieuwe vervoerder moet op 1 augustus 2024 starten. De verwachting is dat deze nieuwe aanbesteding leidt tot een verhoging van het tarief voor het vraagafhankelijke Wmo-vervoer.

2.2.5 Openbaar vervoer sneller en strakker

Provincie Gelderland en de OV-bedrijven maken busverbindingen 'sneller'. Dit om grotere groepen reizigers aan te spreken en daarmee de bezettingsgraad te verhogen. Dit houdt vaak in dat routes door wijken en buitengebieden worden geschrapt, waardoor geleidelijk steeds meer inwoners ver(der) weg komen te wonen van de dichtstbijzijnde bushalte. Inwoners, met name ouderen, die niet ver kunnen lopen zijn hierdoor sneller aangewezen op het Wmo-vervoer.

2.2.6 Provinciale subsidie loopt af

De provincie Gelderland heeft de afgelopen jaren een forse financiële bijdrage geleverd in de kosten van het Wmo-vervoer. Deze vrijwillige bijdrage van de provincie dekte in 2020 nog circa 18% van kosten voor de gemeente. Vanaf 2024 is de bijdrage van de provincie 0% wat betekent dat de kosten voor het Wmo-vervoer bij ongewijzigd beleid en ongewijzigde vraag dus stijgen.

2.2.7 Vrijwilligers zijn wél te vinden

Het professionele Avan doelgroepenvervoer vindt steeds moeilijker personeel. Plusbus De Liemers daarentegen weet met succes vrijwilligers te werven die een dagdeel in de week of vaker op de Plusbus willen rijden om oudere en gehandicapte inwoners naar dagbesteding of naar een bestemming van keuze in de omgeving te rijden. Meer inzetten op deze voorliggende vervoersvoorziening is dan ook erg kansrijk omdat de jonge helft van de babyboomers (leeftijden 65-75 jaar) nog vitaal en hulpvaardig zijn.

Uiteraard zijn er wel punten waar we op dienen te letten. Zo wordt deze generatie vrijwilligers ouder en dan grotendeels zelf cliënt/passagier, wat het mogelijk lastiger maakt om over een aantal jaren nog voldoende vrijwilligers te vinden. Daarnaast rijdt ook de Buurtbus, verderop in dit plan daarover meer, met vrijwilligers. Beide organisaties 'vissen in dezelfde vijver naar vrijwilligers'. Iets om goed te beseffen en, zo veel als mogelijk, te ondersteunen en te begeleiden om geen onnodige concurrentiestrijd te krijgen.

2.2.8 Van bezit naar gebruik, van aanbod naar vraag

Een langer lopende maatschappelijke trend is dat mensen, geholpen door digitale platforms, bepaalde zaken makkelijker lenen, delen, huren en verhuren, waardoor het bezit van bijvoorbeeld een auto voor velen niet meer noodzakelijk is. Mensen installeren een app, bestellen en boeken wat ze nodig hebben en betalen alleen voor het feitelijk gebruik. Slimme apps analyseren de voorkeur van de gebruiker en adviseren proactief andere mogelijkheden die goed bij de klant zouden kunnen passen.

3. Opdracht

De opdracht...

Kosten van het doelgroepenvervoer verlagen. Goed doelgroepenvervoer met regels die voor iedereen gelijk zijn. Hiervoor gaan we ons doelgroepenvervoer via de BVO DRAN verbeteren. Dit betreft onze **werkwijze en instroombeheersing**.

De druk op het doelgroepenvervoer moet verminderen, maar zonder de belangrijke taak er van voor grote groepen inwoners uit het oog te verliezen. Dat betekent het volgende:

3.1 Werkwijze (transformatie)

Vermindering van uitgaven is belangrijk, maar transformatie in het denken over vervoer en specifiek over het doelgroepenvervoer is zo mogelijk nog belangrijker. Transformatie bij zowel inwoners als bij ons (lees: gemeente). Het concept positieve gezondheid hanteren we binnen het sociaal domein als basis. Inwoners staan vanuit eigen regie zoveel mogelijk aan het roer van hun eigen leven. Dit betekent dat we niet focussen op de klachten en gezondheidsproblemen en hoe we die op kunnen lossen. We focussen op de mensen zelf, op hun veerkracht en wat hun leven betekenisvol maakt. Positieve gezondheid is een andere manier van kijken. Wij kijken samen met inwoners naar hoe het goede in hun leven versterkt kan worden en we springen bij als blijkt dat er compensatie nodig is.

Concreet voor het doelgroepenvervoer betekent dit dat inwoners voor vervoer nog meer moeten uitgaan van eigen verantwoordelijkheid, eigen kracht en hun sociale netwerk en algemene vervoersmogelijkheden beter benutten. Inwoners zijn in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor hun vervoer en zij die hun vervoer kunnen regelen zijn onafhankelijker en participeren makkelijker. De rol van de gemeente moet daarbij ook nog meer transformeren: *van het toekennen van taxivervoer naar het samen met de inwoner doornemen van de specifieke vervoerbehoefte, de eigen mogelijkheden en de mogelijkheden om die behoefte anders op te lossen dan via het Avan doelgroepenvervoer, omdat we dat nadrukkelijk alleen als vangnet willen inzetten*. Om verder te transformeren zijn organisatorische verbeteringen nodig. Dit zijn verbeteringen in onze werkwijze gebaseerd op geactualiseerd beleid.

3.2 Instroombeheersing (financiële uitgangspunten)

Gemeente Zevenaar maakt aanzienlijke kosten voor het doelgroepenvervoer via de BVO DRAN. Als er geen verbeterende maatregelen of alternatieven worden getroffen, is de verwachting dat de kosten van het doelgroepenvervoer de komende jaren sterk stijgen. Dit vooral als gevolg van de vergrijzing. Als er wel verbeteringen en/of alternatieven worden getroffen, kan die stijging worden gedempt of mogelijk omgebogen naar een daling van de kosten van het doelgroepenvervoer.

Alle trends in paragraaf 2.2 hebben een effect op de instroom in en dus ook op de kosten van het doelgroepenvervoer. Niet voor alle trends is dit goed inzichtelijk te maken. Trends die meetbaar en uit te rekenen zijn:

1. Toename van de vraag door vergrijzing;
2. Stoppen van de provinciale Wmo-subsidie;
3. Stijgende tarieven taxibranche (aanbesteding).

De eerste twee trends zijn verwerkt in de meerjarenprogrammabegroting 2024-2027 van de BVO DRAN. De derde trend kan eerst begin 2024, nadat er in de lopende aanbesteding voor het vraagafhankelijke Wmo vervoer is gegund, in de begroting inzichtelijk gemaakt worden.

De BVO DRAN is verantwoordelijk voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer. De deelnemende gemeenten nemen zelf beleidsbeslissingen en zijn verantwoordelijk voor het stellen van de beleidsmatige kaders. Daarbij is de BVO DRAN beleidsondersteunend. In de Kaderbrief 2024 van de BVO DRAN is inzicht gegeven in de te verwachten ontwikkelingen en algemene financiële kaders aangaande de uitvoering van het doelgroepenvervoer. Voor de jaarlijks verwachte toename van het vervoer worden door de BVO DRAN de volgende algemene uitgangspunten gehanteerd:

- vervoer in het kader van jeugdwet (+15%);
- vervoer Wmo dagbesteding (+5%);
- leerlingenvervoer (+5%); en
- vraagafhankelijk Wmo vervoer (+10%).

Voor de kosten callcenter wordt, door de directe afhankelijkheid met het vraagafhankelijk vervoer, ook +10% als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting gebruikt.

Op het punt van de vraagtoename heeft gemeente Zevenaar de BVO DRAN verzocht om van een andere berekening bij het opstellen van de meerjarenbegroting 2024-2027 uit te gaan, bij het:

- vraagafhankelijk Wmo vervoer **+5%** i.p.v. 10%;
- leerlingenvervoer **+3%** i.p.v. +5%.

Deze percentage zijn bijgesteld omdat niet alleen vraagtoename in de afgelopen jaren relevant is, maar ook inhoudelijke inzichten in de doelgroepen.

4. Visie

Het doelgroepenvervoer in dit verbeterplan is er voor inwoners die als gevolg van een beperking niet in staat zijn gebruik te maken van het openbaar- of aanvullend openbaar vervoer of eigen vervoer. Het doel is ondersteuning bij mobiliteit.

Om verbeteringen in het doelgroepenvervoer door te voeren is het goed om te weten waarom we dat (willen) doen en vooral waarop we dat baseren. Met andere woorden op welke visie op het doelgroepenvervoer baseren we dit verbeterplan?

4.1 Voorwaarde om te participeren

Het vervoer binnen het sociaal domein is gericht op en ingericht om te zorgen dat mensen met beperkingen, zelfstandig of zo zelfstandig mogelijk, kunnen blijven participeren oftewel meedoen. Dat zij deel uit kunnen blijven maken van onze maatschappij. *Er op uit kunnen is een voorwaarde om te participeren.* Zelf op pad kunnen, je eigen regie houden en kunnen bepalen waar je heen gaat, wanneer en hoe lang je ergens blijft. Je verbinden met je omgeving, daarvan deel uitmaken. Via onder andere vervoer.

4.2 Beleidsvisie sociaal domein

Gelet op de wettelijke vervoerstaken voor bepaalde doelgroepen binnen het sociaal domein proberen we aan te sluiten bij de informatie die nu beschikbaar is vanuit het traject om te komen tot een nieuwe visie en integrale beleidsnota sociaal domein. Op dit moment (januari 2024) wordt nog gewerkt aan deze nota met daarin een vernieuwde visie. Besluitvorming is nu voorzien in juni 2024.

4.2.1 De contouren van de visie en de integrale aanpak

*In de gemeente Zevenaar staan **gezondheid, leefbaarheid en het sociale netwerk** centraal. We werken met energie aan de mogelijkheden voor iedereen om een eigen, zelfstandig en betekenisvol leven te leiden, vanuit een stabiele financiële basis. In een prettig en gezonde leefomgeving, met en voor elkaar. Zo maken we Zevenaar een fijne plek om te wonen, werken en leven.*

*Om deze visie te realiseren gaan we vanuit een nieuwe grondhouding werken die **integraal, participatief en responsief** is. We willen als gemeente nog meer meedoen, participeren en aanwezig zijn in de samenleving. De belangrijkste vraagstukken waar we aan willen werken zijn:*

- 1. Sociale basis als randvoorwaarde;*
- 2. Bestaanszekerheid vergroten;*
- 3. Leefbaarheid vergroten;*
- 4. Kansrijk en veilig opgroeien;*
- 5. Veilig en weerbaar ouder worden;*
- 6. Gezondere leefstijl stimuleren.*

Voor de visie op het doelgroepenvervoer gaan we in de paragrafen 4.2.2 t/m 4.2.4 nader in op ontwikkelingen binnen het sociaal domein die relevant zijn om de gevraagde verbeteringen in het doelgroepenvervoer te realiseren.

4.2.2 Zelfregie / eigen kracht / zelfredzaamheid / eigen verantwoordelijkheid

In het sociaal domein zijn zelfregie, eigen kracht, zelfredzaamheid en eigen verantwoordelijkheid belangrijke termen die veel gebruikt worden. In onderstaand schema een samenvatting van de meest gangbare definities.

<u>Begrip</u>	<u>Kern</u>	<u>Kernvraag</u>
Zelfregie	Zelf bepalen	Wat wil ik?
Eigen kracht	Zelf kunnen	Wat kan ik?
Zelfredzaamheid	Zelfstandig mee kunnen doen	Is compensatie nodig?
Eigen verantwoordelijkheid	Zelf moeten of mogen	Wat moet of mag ik zelf doen?

In bijlage 3 worden deze termen nader uiteengezet.

4.2.3 Normaliseren

Als we op internet naar de betekenis van normaliseren zoeken, vinden we: *het in de gewone situatie (terug)brenge(n) of terugkeren*. Normaliseren kan ook betekenen: *geruststellen*. Door bijvoorbeeld het netwerk van gezinnen te versterken en hen te verbinden aan voorzieningen in de wijk. Normaliseren in de zorg *zorgt voor minder uitsluiting en stigmatisering en bevordert de kansengelijkheid*. Het realiseren van een inclusieve samenleving waarin iedereen mee kan doen.

Als maatschappelijk vraagstuk is normaliseren ook uit te leggen als het 'weer kunnen lijden'. Het leven zit namelijk niet altijd mee. We zijn min of meer ontwend dat er ongemak is, iets wat we niet willen, omdat we denken dat het niet bij het leven hoort. We zijn gewend om ons leven in te richten naar onze wensen. We lijken te zijn vergeten dat lijden ook bij het leven hoort. Om een inclusieve samenleving te bevorderen moeten we lijden weer gaan zien als iets dat gewoon is, net als ouder worden dat is en dat dat soms met gebreken komt. Normaliseren staat voor mensen helpen zichzelf te helpen, niet te snel etiketten opplakken, maar juist in het gewone leven weer ruimte creëren voor wie we zijn, met alle leuke, gekke en soms minder fijne dingen die daar bij horen.

Voor wat vervoer betreft moet (weer) normaal gevonden worden dat het gewoon is hier zelf verantwoordelijk voor te zijn en dat te kunnen (regelen). Via eigen vervoer, via vervoer met sociaal netwerk of via het ov. En ook dat het normaal is dat aan vervoerssystemen ongemakken en grenzen kleven. Zo ook aan het doelgroepenvervoer. Normaliseren betekent voor het doelgroepenvervoer dat deze door inwoners weer in de gewone situatie gezien moet worden en door ons (terug)gebracht moet worden. Dus echt als 'vangnet' voor mensen die geen andere vervoersoplossing kunnen gebruiken. Hierdoor kan de inzet van geïndiceerd vervoer verminderd en de kosten beheerst worden.

4.2.4 Samenredzaamheid

Als alternatief voor het begrip zelfredzaamheid wordt ook wel 'samenredzaamheid' of collectieve zelfredzaamheid gebruikt. Hierbij wordt benadrukt dat iemand als individu verminderd zelfredzaam kan zijn, maar met hulp van zijn eigen sociale netwerk, lotgenoten, en andere vormen van informele hulp toch zonder ondersteuning van de overheid mee kan doen in de samenleving.

Sociale basis

De sociale basis betekent vrij toegankelijke activiteiten en voorzieningen gericht op het elkaar ontmoeten en ondersteunen, ontplooiën en ontspannen die zorgen dat inwoners kunnen samenleven en meedoen. Het versterken van de sociale basis gaat over het omzien naar elkaar in de wijken, buurten en dorpen. Maar ook over het autonoom kunnen leiden van het leven met eigen regie en een netwerk vanuit die basis. Het doel is om een sterke sociale basis te organiseren waarin mensen omzien naar elkaar en hulpvragen (niet direct zorg gerelateerd) met en voor elkaar oplossen.

Wat we hierbij goed moeten realiseren is de voorwaarde om te participeren, dat wil zeggen dat inwoners *er op uit moeten kunnen*. Kortom de vrij toegankelijke activiteiten en voorzieningen in de sociale basis moeten goed bereikbaar zijn, maar bovenal door inwoners bereikt kunnen worden!

Sociaal netwerk

Een sociaal netwerk bestaat uit mensen waarmee een inwoner af en toe praat of tijd doorbrengt, zoals vrienden, familieleden, collega's, burens en kennissen. Mensen uit een sociaal netwerk helpen elkaar vaak wanneer dat nodig is. Echter, niet iedereen heeft een - groot - sociaal netwerk. Sociale netwerken geven niet alleen plezier en betekenis aan het persoonlijke leven, maar hebben ook een praktische functie. Binnen sociale netwerken kunnen mensen elkaar ondersteunen en samen oplossingen voor problemen bedenken. De laatste jaren krijgt deze praktische functie steeds meer nadruk: samenredzaamheid. Dat komt niet helemaal uit 'de lucht vallen' als we kijken naar de Jeugdwet en de Wmo.

Sociaal netwerk in de Jeugdwet

De Jeugdwet gaat uit van de eigen verantwoordelijkheid en eigen mogelijkheden van jeugdigen en hun ouders, met inzet van hun eigen sociale netwerk. Dat is in artikel 2.3 lid 1 opgenomen: 'indien naar het oordeel van het college een jeugdige of een ouder jeugdhulp nodig heeft in verband met opgroei- en opvoedingsproblemen, psychische problemen en stoornissen en voor zover *de eigen mogelijkheden en het probleemoplossend vermogen* ontoereikend zijn, treft het college...'.

Sociaal netwerk in de Wmo 2015

In artikel 2.3.2 lid 4 onder c is in de Wmo 2015 opgenomen dat 'het college onderzoekt de mogelijkheden om met mantelzorg of hulp van *andere personen uit zijn sociale netwerk* te komen tot verbetering van zijn zelfredzaamheid of zijn participatie...'. Mogelijke hulp door personen uit sociale netwerk van de hulpvrager moet dus onderzocht worden. En als die er is, zo is in artikel 2.3.5 lid 3 van de wet opgenomen, dan hoeft een gemeente op dat punt niet te compenseren, omdat dat niet nodig is.

Vrijwilligersinitiatieven vervoer

We zien graag dat inwoners meer zelf- en samenredzaam zijn of worden. Vrijwilligers kunnen daarbij helpen. Want samenredzaamheid omvat ook inzet van informele hulp. Bijvoorbeeld inwoners die andere inwoners helpen om 'er op uit te kunnen' te gaan en zo mee te kunnen doen in de samenleving. In Zevenaar kennen we al een aantal mooie vrijwilligersinitiatieven in het vervoer, zoals hulpdienst vervoer Zevenaar van Caleidoz en Plusbus De Liemers.

5. Ambities

Droom...

Hoe zou het leven van een inwoner met een mobiliteitsbeperking er uit zien als:

- Er binnen de wijk of (deel van de) gemeente een vorm van vraagafhankelijk en goed toegankelijk (openbaar) vervoer zou bestaan, zodat deze voor de dagelijkse boodschappen of een bezoek aan het buurtcentrum of dorps huis alleen maar hoeft te bellen of een app hoeft te activeren en er na korte tijd een voertuig komt voorrijden dat hem meeneemt?
- Er een centraal punt zou zijn met alle informatie over vervoer en mobiliteit voor inwoners met een mobiliteitsbeperking, waar ook direct een aanvraag gedaan kan worden om in aanmerking te komen voor aangepast vervoer en waar de vraag integraal en vanuit de individuele situatie en behoeften wordt beantwoord met een passende oplossing? En waar men alle vragen, opmerkingen

en klachten kwijt kunt aan mensen, die daar ook iets mee doen? Omdat zij ook vinden dat het altijd beter kan.

- Er hulpmiddelen bestaan waardoor inwoners gewoon met het OV kunnen reizen? Met op de achterhand een hulplijn met 'echte mensen', die kunnen ondersteunen als het fout gaat?
- Altijd van A naar B reizen, simpelweg door aan te geven dat je van A naar B wilt?

In een voertuig 'op maat', maar ook met de buurman of een vrijwilliger of met het OV. Zonder dat nagegaan moet worden met welk doel men reist. En met een direct zicht op eventuele kosten of eigen bijdrage.

5.1 Ambities

Op basis van de visie formuleren we twee ambities.

Ambitie 1 Inwoners reizen zelfstandig met eigen- of openbaar vervoer.

Vervoer is iets van iedere inwoner zelf en begint dan ook bij een iedere inwoner zelf. Inwoners reizen (meer) met een eigen vervoermiddel of gebruiken het ov. Wanneer inwoners als gevolg van het ontbreken van passend eigen- of openbaar vervoer niet in staat zijn gebruik hiervan te maken is er het aanvullend openbaar vervoer. We bevorderen het gebruik van dit vervoer!

Eerst als, en enkel als vast staat dat, *inwoners als gevolg van een beperking* niet in staat zijn gebruik te maken van eigen-, openbaar- of aanvullend openbaar vervoer wordt het doelgroepenvervoer (collectieve deeltaxivervoer via BVO DRAN) ingezet.

Ambitie 2 We doen wat nodig is (ondersteuning bij mobiliteit).

Alle inwoners hebben unieke kwaliteiten en capaciteiten. We willen waar nodig en mogelijk inwoners helpen zelfstandig mee te doen aan de maatschappij. Dat ze er op uit kunnen gaan. We faciliteren daar waar we kunnen, maar vertellen inwoners ook dat we dingen niet oppakken omdat zij daar zelf toe in staat zijn.

We moeten aan onze wettelijke taken voldoen. Inwoners moeten er daarom op kunnen vertrouwen dat we altijd garant staan voor het volgen van de wet en het faciliteren van wat wettelijk nodig is. Dat betekent dat we sommige zaken niet of minder (gaan) doen of dat we er soms voor kiezen om juist iets nieuws op te pakken als hier bijvoorbeeld preventieve werking van uitgaat.

5.2 Van visie naar uitvoering

De druk op het doelgroepenvervoer verlagen klinkt logisch en simpel. We hebben echter te maken ontwikkelingen die deze opdracht verzwaren. Maatschappelijke vraagstukken als vergrijzing, zorg en mobiliteit beïnvloeden behoorlijk. Verder hebben de luxe en het succes van het doelgroepenvervoer geleid tot een (te) grote schare gebruikers omdat het ook als 'aanvullend vangnet van het ov' is ingezet. Zijn er inmiddels gebruikers die mogelijk niet meer zonder of anders kunnen reizen. En tot slot. Het doelgroepenvervoer is een wettelijke taak waar inwoners 'recht' op kunnen hebben.

Om de opdracht te realiseren gaan we de visie en ambities in onze werkwijze verankeren. Richting inwoners met beperkingen gaan we met name meer inzetten op bevorderen en benutten eigen

kracht, normaliseren en samenredzaamheid.

Dit verbeterplan leidt er toe dat iedere inwoner altijd van A naar B kan (blijven) reizen. Dit vervoer moet zo eigen en zelfstandig mogelijk zijn, waarbij er voor inwoners met beperkingen toegankelijke vervoersmogelijkheden zijn en het doelgroepenvervoer daarin 'als absoluut vangnet' gezien moet worden: ondersteuning bij mobiliteit!

6. Verbeteringen

De verbeteringen in dit plan richten zich op onze organisatie (paragraaf 6.1) en op instroombeheersing (paragraaf 6.2). Het doel is te komen tot een effectieve en efficiënte integrale werkwijze op basis van geactualiseerd beleid dat een beter antwoord en kwalitatieve oplossingen geeft op de steeds complexere vervoersvraagstukken waar we mee te maken hebben. Om invulling te geven aan de opdracht is er voor gekozen om niet meteen 'een plan te schrijven' maar eerst vanuit de praktijk te redeneren. Daardoor zijn er in 2023 ook al een aantal verbeterstappen gezet, voordat dit plan gereed was. Voor zover van toepassing worden zij bij de verbeteringen kort aangestipt.

Om de instroom te beheersen zetten we in op algemene verbeteringen, voorliggende voorzieningen en op maatregelen. In de kern is een en ander niet nieuw: we kijken naar eigen kracht, normaliseren het vervoer, richten ons op participatie en bieden maatwerk waar nodig. Maar om daar op het onderwerp vervoer invulling aan te geven, is er wel sprake een veranderopgave: *"We verstrekken geen vervoer voor doelgroepen, maar we bieden inwoners ondersteuning op maat bij mobiliteit"*.

Hieronder gaan we in op de verbeteringen. Er worden in totaal 16 verbeteringen omschreven, uitgewerkt en in een tijdspad gezet. De verbeteringen zijn gegroepeerd en richten zich op organisatie of op instroombeheersing.

6.1 Organisatie (werkwijze en beleid)

De integrale werkwijze in het sociaal domein kan nog verder verbeterd worden. Bij complexe problematiek past een triageachtige werkwijze. Voorzieningen in het kader van Jeugdwet, Wmo of op basis van onderwijswetgeving worden soms nog verstrekt zonder dat daarin het vervoer (goed) integraal is meegenomen, afgestemd en/of geregeld. Uitgaande van het feit dat *er op uit kunnen een voorwaarde is om te participeren*, is vervoer integraal meenemen in onze werkwijze dus ook een voorwaarde. We richten (in ieder geval) voor de uitvoering van het vervoer een triageachtige werkwijze in, actualiseren daarvoor het vervoersbeleid en werken toe naar een integrale verordening mobiliteit en/of een integrale verordening sociaal domein met daarin een hoofdstuk mobiliteit.

6.1.1 Werkwijze

In hoofdstuk 5 is 'onze droom' weergegeven en bij het tweede punt staat: 'Er een centraal punt zou zijn met alle informatie over vervoer en mobiliteit voor inwoners met een mobiliteitsbeperking,

waar ook direct een aanvraag gedaan kan worden om in aanmerking te komen voor aangepast vervoer en waar de vraag integraal en vanuit de individuele situatie en behoeften wordt beantwoord met een passende oplossing? En waar men alle vragen, opmerkingen en klachten kwijt kunt aan mensen, die daar ook iets mee doen? Omdat zij ook vinden dat het altijd beter kan'.

6.1.1.1 Team doelgroepenvervoer

VERBETERING 1

Als centraal punt richten we binnen onze dienstverlening een team doelgroepenvervoer in (2 fte). Dit team houdt zich specifiek bezig met vervoer en mobiliteit, doet dit integraal voor zowel vervoer als binnen de toegang tot het sociaal domein. De (nog te ontwikkelen) werkwijze is triageachtig met als doel dat de inwoner met een vervoers- of hulpvraag snel – en in zo min mogelijk stappen – op de juiste plek terecht komt en, zo nodig, passende ondersteuning krijgt. Triage gaat in het kort om het begrijpen van de (urgentie van de) vraag van de inwoner en zorgen dat de benodigde deskundigheid wordt ingeschakeld, indien nodig, en passende hulp tijdig beschikbaar is. Triage lijkt in zekere zin op vraagverheldering: waar is behoefte aan, wat is er al gebeurd, speelt er mogelijk meer? Door de juiste vragen te stellen en signalen op te pikken wordt de vraag van de inwoner achterhaald en besloten welke deskundigheid wordt ingezet. In feite heeft triage betrekking op signaleren en toe leiden, waarbij het belangrijk is om er op tijd bij te zijn, om 'erger' te voorkomen.

Situatie nu

Op dit moment voeren we in vier 'los van elkaar staande' uitvoerende teams (Jeugd, Wmo-oud, Wmo-nieuw en leerlingenvervoer) het doelgroepenvervoer uit. Dat doen we aan de hand van verschillende werkprocessen en door veel verschillende consultants.

Zo wordt de Wmo-pas ten behoeve van het collectieve vraagafhankelijke vervoer met Avan toegekend aan inwoners als na een melding, een keukentafelgesprek en eventueel onderzoek wordt vastgesteld dat een inwoner niet redelijkerwijs in de vervoerbehoefte kan voorzien door middel van openbaar vervoer of eigen vervoer. De verwachting is dat in dit proces maatwerk wordt geleverd. Dat is ook zo, maar het maatwerk is nog (te) vaak gericht op de Wmo-pas voor Avan. De consultants hebben vaak niet de tijd of de kennis om diep in te gaan op het ov, vrijwilligersvervoer, eigen kracht, sociaal netwerk, training en andere alternatieven. De Wmo-pas wordt dan toegekend met een budget van 750 km of 1500 km terwijl de behoefte van de cliënt wellicht maar enkele tientallen of honderden km per jaar is. Eenmaal in bezit van de pas gaan sommige cliënten het comfort van deur-tot-deur vervoer waarderen en ook inzetten voor andere verplaatsingen.

Bij het jeugdwetvervoer ontbreekt voor de consultants beleid en een afwegingskader. Hierdoor ontbreekt ook veelal voldoende kennis en een goed werkproces. Daarnaast wordt de eigen kracht van ouder(s) nu nog niet op de juiste manier gehanteerd. Verder ontbreekt veelal nog vaste afstemming tussen jeugd- en leerlingenvervoer consultants.

Een en ander kan dus effectiever en efficiënter.

Verbetering

Het is mogelijk om instroombeheersing te bereiken met (beter) maatwerk. Dit betekent dat het maatwerk in veel meer detail moet worden toegepast. De consultant moet de behoefte van de inwoner in detail vaststellen en moet voor elk reisdoel de behoefte afzetten tegen de mogelijkheden van lopen, fietsen, scootmobiel, gebracht of gehaald worden, bus, trein, Plusbus en landelijke regelingen voor ziekenvervoer en Wlz-cliënten. Het is niet reëel om van alle Wmo- en

jeugdconsulenten te verwachten dat zij al deze kennis hebben of dat zij in een breder keukentafelgesprek dit hele proces doorlopen. Het is daarom wenselijk om de toetsing van de vervoersbehoefte los te trekken van de 'gewone' keukentafelgesprekken en te beleggen bij een gespecialiseerd team van een aantal consulenten die op de hoogte zijn van alle vervoermogelijkheden, jurisprudentie en slimme vragen om de eigen kracht uit te vragen. De exacte wijze waarop dit gebeurt, is een opdracht voor het project doelgroepenvervoer. Het is denkbaar dat deze vervoersconsulenten altijd worden ingezet voor vervoermeldingen en dat zij of hij een oog openhoudt voor de vraag of er daarna nog een breder keukentafelgesprek moet volgen in verband met andere levensvelden. En dat andere consulenten die tijdens het gesprek een vervoerbehoefte 'proeven', de cliënt in contact brengen voor een vervolgggesprek met een vervoersconsulent.

Door met een team van vervoersdeskundigen te gaan werken, bekijken we het vervoer en mobiliteit (meer) integraal voor zowel het doelgroepenvervoer als voor mobiliteit als onderdeel van de toegang tot het sociaal domein. Het team doelgroepenvervoer (2 fte) bestaat uit vervoersconsulent(en) Wmo en consulent leerlingenvervoer, die ook het jeugdwet vervoer oppakt. Zij maken ook deel uit van het projectteam doelgroepenvervoer. De betreffende consulenten moeten worden ondersteund met één of meer duidelijk uitgeschreven werkproces(sen), die ze aan de hand van ervaringen in de praktijk bijschaven.

We brengen al het Wmo-vervoer in het team bijeen. Hierdoor kunnen we betere combinaties in dit vervoer realiseren. Zoals bijvoorbeeld het routegebonden vervoer naar ontmoetings- of dagbestedingslocaties meer of minder met vraagafhankelijk vervoer in te vullen.

De toetsing van jeugdwetvervoer kan gecombineerd worden of ook belegd worden bij de consulent leerlingenvervoer. Dit vanwege de overlap in populatie (de meeste jeugdhulpriiten zijn van kinderen die ook leerlingenvervoer hebben) en de toetsing op eigen kracht waarin ouders en school een rol spelen.

Tijdpad

Nadat dit verbeterplan in februari 2024 door het college van b & w is vastgesteld, starten we met het project doelgroepenvervoer en met het formeren van het team doelgroepenvervoer. We werken tot en met juni 2025 zoals hierboven weergegeven. In 2^e kwartaal 2025 evalueren we de werkwijze om te bezien of we deze structureel willen invoeren.

6.1.1.2 Project doelgroepenvervoer (werkwijze en beleid)

Niet alleen voor de inwoner is een goede triage van belang maar ook voor de consulent en de gemeente. Bij triage gaat het over adequate contacten met inwoners met een vraag, maar het is ook een organisatie- en inrichtingsvraagstuk; de achtergrond en scholing van medewerkers vragen aandacht, net als de juiste positionering en bereikbaarheid van deze mensen voor inwoners. We pakken deze verbetering dan ook op als project.

Het *doel* is om binnen onze dienstverlening te komen tot *efficiënte en effectieve aandacht voor vervoersvragen en deze integraal voor zowel vervoer en als binnen de toegang tot het sociaal domein op te pakken*. Deze aandacht leidt onder de juiste begeleiding tot een grotere inzet van eigen vervoer of groter beroep op ov of voorliggende vervoersvoorzieningen en tot een krappere afbakening van wat we nog aan het collectieve deeltaxivervoer (het doelgroepenvervoer) toekennen.

Het *projectteam* bestaat (bij voorkeur) uit projectleider, beleidsmedewerker, Wmo-consulent, consulent leerlingen- en jeugdwetvervoer en medewerker backoffice sociaal domein. Omdat er veel verbeteringen op de afdeling Maatschappelijke Dienstverlening doorgevoerd moeten worden, wordt geadviseerd een meewerkend projectleider van en op deze afdeling in te zetten of in te huren. De projectleider stelt een projectplan op waarin in ieder geval de taken/rollen, urenbesteding en implementatieduur van de nieuwe werkwijze nader worden uitgewerkt.

De *opdracht* voor het projectteam omvat in ieder geval de volgende taken:

- a. doorvoeren van in dit plan opgenomen procesverbeteringen (zie paragraaf 6.1.1.3);
- b. ontwikkelen van andere verbeteringen in processen (zie paragraaf 6.1.1.4);
- c. actualiseren van vervoersbeleid (zie paragraaf 6.1.2);
- d. voorliggende vervoersvoorzieningen (zie paragraaf 6.2.3);
- d. uitvoeren van mogelijke maatregelen (zie paragraaf 6.2.3);
- e. evaluatie project en verbeterplan (zie hoofdstuk 7).

6.1.1.3 Procesverbeteringen

* Proces leerlingenvervoer:

VERBETERING 2

Situatie nu

Ouders kunnen op de website (na inloggen met hun DigiD) het aanvraagformulier invullen. Dit leidt ertoe dat inwoners zonder enig voorafgaand contact met een consulent kunnen kijken hoe ze het formulier kunnen invullen en welke uitkomsten daarbij mogelijk zijn. Pas na het verzenden van het formulier krijgt de consulent leerlingenvervoer in beeld dat er sprake is van een behoefte. Sturen op eigen kracht en eigen verantwoordelijkheid vraagt erom dat een consulent vanaf het eerste moment met ouder(s) meedenkt en in de gelegenheid is om vragen te stellen over de situatie van leerling, gezin, school en netwerk. Als ouder(s) op dat moment al een formulier hebben ingevuld, zijn de verkeerde verwachtingen gewekt en staat de consulent op achterstand.

Verbetering

Het is wenselijk dat de link naar het aanvraagformulier op de website wordt vervangen door een link naar een contactformulier waarop ouders kunnen aangeven om telefonisch of per email contact met hen op te nemen over leerlingenvervoer. De consulent kan dan "het gesprek" met hen voeren en daarna, indien nodig, het aanvraagformulier alsnog naar de ouder(s) sturen of deze samen met hen invullen. Deze verbetering hangt samen met de verbetering huisbezoeken. Door het persoonlijke contact tussen ouder(s) en consulent is het voor de consulent eenvoudiger om met vragen, suggesties en aanbiedingen de ouder(s) te sturen richting eigen oplossingen die lagere kosten voor de samenleving hebben en die de leerling meer zelfstandigheid bijbrengen. Voor de consulent leerlingenvervoer betekent dit wel enig extra werk, dat door andere verbetering(en) verminderd kan worden. Het project doelgroepenvervoer maakt een en ander in termen van fte inzichtelijk.

Tijdpad

Deze verbetering moet doorgevoerd worden vóórdat het aanvraagproces voor het schooljaar 2024-2025 van start gaat. Dat betekent als deadline 1 mei 2024.

* Huisbezoeken leerlingenvervoer:

VERBETERING 3

Situatie nu

Leerlingenvervoer wordt momenteel toegekend als herhaling of doordat de ouder(s) op de website het aanvraagformulier invult en bijlagen bijvoegt. De consulent neemt niet structureel contact op met nieuwe aanvragers om bijvoorbeeld te vragen om een en ander toe te lichten. Hierdoor en doordat het formulier (ook te) weinig vragen stelt, geeft de gemeente zichzelf weinig gelegenheid om met de ouder(s) in gesprek te gaan over alternatieven en eigen inzet.

Leerlingenvervoer is en blijft een voorziening waarbij de houding van ouders van grote invloed is op wat er wordt toegekend. Ouders die in de weerstand gaan kunnen heel makkelijk de kwetsbaarheden van hun kind aanwijzen als reden om taxivervoer te blijven inzetten. Door hun invloed op het kind wordt dit al snel een selffulfilling prophesy waardoor ook experts zullen zeggen 'dit kind heeft taxivervoer nodig'. Doordat de gemeente het kind vaak helemaal niet te zien krijgt, kan de consulent daar geen weerwoord op geven. Zelfs met de strengste regels blijft het dus noodzakelijk om het hart van de ouders te winnen en hun perspectief om te keren naar wat de leerling *wel* kan en naar het feit dat hij of zij iets kan *leren*. En om als gemeente daadwerkelijk de leerling te zien en te spreken om wie het allemaal gaat.

Verbetering

We kiezen er voor om bij de nieuwe aanvragen voor leerlingenvervoer via taxivervoer (Avan) op huisbezoek te gaan. Dit huisbezoek is het equivalent van het keukentafelgesprek in de Wmo. De consulent ziet en hoort hierdoor veel meer en krijgt zo een beter beeld om wat voor leerling het gaat en wat de gezinssituatie is. Huisbezoek(en) dragen ook bij aan het meer opbouwen van een vertrouwensband met ouder(s) en leerling. Door die vertrouwensband met ouder(s) komt het op ouder(s) minder bedreigend over wanneer de consulent op zekere dag de vraag stelt "Wordt het niet eens tijd om te gaan oefenen met reizen in de bus?" De consulent praat bovendien direct met de leerling, in een vertrouwde omgeving. Veel leerlingen willen *zelf* graag met de bus of trein reizen, maar worden door bezorgde ouders teruggehouden. Dat is net wat lastiger als de leerling zijn wens uit tegen de consulent waar ouder(s) bij zijn.

Voor deze verbetering heeft de functie van consulent leerlingenvervoer mogelijk extra fte nodig. De functie van consulent krijgt hiermee meer verantwoordelijkheden en vraagt om meer vaardigheden. Dit kan mogelijk een reden zijn om het functieprofiel aan te passen. Deze twee punten worden in het project doelgroepenvervoer opgepakt.

Tijdpad

Deze verbetering moet doorgevoerd worden vóórdat het aanvraagproces voor het schooljaar 2024-2025 van start gaat. Dat betekent als deadline 1 mei 2024.

* Formulieren leerlingenvervoer:

VERBETERING 4

Situatie nu

Ouders kunnen op de website (na inloggen met hun DigiD) het aanvraagformulier invullen.

Verbetering

We realiseren het eerder genoemde contactformulier leerlingenvervoer. Verder houden we het aanvraagformulier leerlingenvervoer goed tegen het licht zodat deze optimaal de ouders aanspreekt op hun eigen kracht en eigen verantwoordelijkheid. Ook is belangrijk om daarin een reeks vragen op te nemen die er op gericht zijn om uit te vinden wat de leerling wel en niet kan, wat hij of zij kan leren en wat de ouders daarin kunnen betekenen of waarom niet.

In samenhang hiermee ontwikkelen we een verkort aanvraagformulier welke jaarlijks aan ouders in april of mei gestuurd kan worden met de vraag “Wilt u voor volgend schooljaar opnieuw leerlingenvervoer aanvragen? Vink aan welke zaken veranderen t.o.v. van dit schooljaar”. Dit verkort aanvraagformulier is bedoeld voor ouders die dus al recht hebben op leerlingenvervoer, maar waar dat recht niet over een langere duur is afgegeven.

Tijdpad

Deze verbetering moet doorgevoerd worden vóórdat het aanvraagproces voor het schooljaar 2024-2025 van start gaat. Dat betekent als deadline 1 mei 2024.

* Langdurig beschikken doelgroepenvervoer:

VERBETERING 5

Situatie nu

Er wordt gewerkt met een beschikking waarin ouders voor het hele of een deel van het aankomend of lopend schooljaar het recht op bekostiging van een soort leerlingenvervoer wordt verstrekt. De Wmo-pas voor het vraagafhankelijk Wmo-vervoer wordt al wel langdurig verstrekt, maar hoe zit dat dan met het jaarlijks km-budget. Het routegebonden Wmo-vervoer en jeugdwetvervoer wordt niet (altijd) langdurig verstrekt, terwijl dit wel kan.

Verbetering

Na zorgvuldig onderzoek geeft de consulent leerlingenvervoer een beschikking af waarin het recht op bekostiging van een soort leerlingenvervoer over meerdere schooljaren wordt aangegeven. Dit maatwerk voorkomt een aantal jaarlijkse aanvragen. Uiteraard worden ouders wel verplicht tijdig wijzigingen door te geven die het recht op bekostiging van het leerlingenvervoer (kunnen) beïnvloeden.

Na zorgvuldig onderzoek geeft de Wmo- en jeugdconsulent een langdurige beschikking af, zodat niet jaarlijks de vervoervraag weer in behandeling terug hoeft te komen.

Tijdpad

Deze verbetering kan zo spoedig mogelijk doorgevoerd worden omdat dit onder het huidige beleid al mogelijk is. Geadviseerd wordt dit ook vóór 1 mei 2024 door te voeren.

* Advisering leerlingenvervoer:

VERBETERING 6

Situatie nu

Volgens de huidige verordening is taxivervoer (Avan) alleen aan de orde als de leerling door een beperking niet met openbaar vervoer naar school kan reizen, zelfs niet onder begeleiding. Of als de ouders aantonen dat het kind niet zelfstandig kan reizen en dat begeleiding niet redelijkerwijs geregeld kan worden. In de meeste aanvragen vinken ouders aan “leerling kan zelfs met begeleiding niet met ov reizen”. Als bewijs leveren ouders een briefje van school mee, waarop de school, meestal in één zin en zonder onderbouwing, hetzelfde stelt. Voor de meeste scholen is zelfstandig leren reizen in de praktijk geen speerpunt en worden deze briefjes ‘makkelijk’ afgegeven. Daarmee wordt het doel van de verordening ondermijnd en worden leerlingen onnodig lang in het taxivervoer gehouden.

Verbetering

Als gemeente kiezen we er voor om alleen verklaringen van scholen te accepteren die worden gedaan met een specifiek formulier. Dit formulier stellen we scholen en ouders ter beschikking waarin scholen vragen beantwoorden over wat de leerling wel en niet kan, waarom niet en of voor

de leerling een vorm van begeleid reizen in het ov of per fiets mogelijk is en of de leerling zelfstandig reizen aangeleerd kan worden. Met dit formulier is de verwachting dat zichtbaar wordt dat in veel (meer) gevallen de belemmering niet ligt bij de leerling, maar bij het ontbreken van begeleiding. Dat is een grond voor toekenning van taxivervoer. Maar als gemeente, school en ouders het met elkaar daarover voeren, kunnen er oplossingen gevonden worden. Zoals begeleiding in de bus of trein, of tussen halte en school. Of training in zelfstandig reizen. Of meerijden met andere ouders.

Wanneer er tussen gemeente, school en ouders onduidelijkheid is over de structurele handicap van de leerling en of daardoor zelfstandig reizen of reizen met begeleiding mogelijk is, kiezen we er voor om specifieke medische advisering leerlingenvervoer in te zetten. In het project wordt uitgezocht of deze advisering onder het huidige contract kan of dat dit nog ingekocht moet worden.

Tijdpad

Deze verbetering kan zo spoedig mogelijk doorgevoerd worden omdat dit onder het huidige beleid al mogelijk is. Geadviseerd wordt dit ook vóórdit het aanvraagproces voor het schooljaar 2024-2025 van start gaat door te voeren. Dat betekent als deadline 1 mei 2024.

* Periodiek overleg met scholen:

VERBETERING 7

Situatie nu

Scholen zijn een cruciale partij in het proces van het leerlingenvervoer dat leidt tot wel of niet of deels toekennen van taxivervoer en tot de vrijwillige keuze van ouder(s) en leerling om te gaan oefenen met reizen in bus en/of trein.

Op dit moment heeft de consulent leerlingenvervoer incidenteel over specifieke leerlingen contact met scholen; op beleidsniveau is er geen overleg van gemeente met scholen over leerlingenvervoer. Door een gebrek aan regelmatig overleg zien scholen en gemeente elkaar niet als partners in het stimuleren van zelfstandig reizen. Dit wordt versterkt doordat de bestemmingen van het taxivervoer vooral scholen voor speciaal onderwijs zijn, waar kinderen uit veel gemeenten komen. Een gebrek aan overleg draagt eraan bij dat veel scholen de verklaring "kind kan niet zelfstandig reizen" verstrekken zonder veel afweging.

Verbetering

De consulent en beleidsmedewerker gaan jaarlijks in ieder geval 1x op bezoek bij de tien belangrijkste scholen wat betreft taxivervoer. Met de scholen wordt gesproken over de leerlingen die nu in het taxivervoer zitten en over de vraag wat beide partijen kunnen doen om zelfstandig reizen te stimuleren.

In sommige andere gemeenten en regio's vindt in meer of mindere mate al overleg plaats, waardoor scholen meer doordrongen raken van de vraag "Moeten we niet een rol pakken in het stimuleren om de leerling zelfstandig te leren reizen?" Waar dat slaagt, ervaren scholen vaak dat de leerling een sprong maakt in ontwikkeling en zelfstandigheid.

Onderling contact maakt het mogelijk om één-tweetjes te maken zoals "De leerling is nieuw op school en moet hier nog heel erg wennen. We gaan na drie maanden sowieso evalueren. Dan kijken we ook of hij/zij al klaar is om te leren met de fiets, bus of trein te reizen." Het kortdurend taxivervoer wordt dan een deal op maat die ouders, school en gemeente samen sluiten zonder dat er een formeel aanvraagproces hoeft worden ingezet.

Het bezoeken van scholen voor speciaal onderwijs kan het beste worden gedaan samen met andere gemeenten. Bij voorkeur met andere Liemerse gemeenten. Dat geeft bij de meeste scholen meer dan genoeg massa om serieus genomen te worden. Wat hier nodig is, is tijdelijke aanzwengeling: iemand moet de scholen gaan benaderen, de agenda's bij elkaar leggen etc.; de gemaakte afspraken moeten worden bijgehouden. In het project wordt hier een plannetje voor uitgewerkt.

Tijdpad

Het is in 2024 belangrijk om nog vóóordat het aanvraagproces voor het schooljaar 2024-2025 van start gaat met de scholen in gesprek te zijn geweest. Dat betekent als deadline de maanden mei/juni 2024.

6.1.1.4 Procesverbeteringen tijdens project

* Processen doelgroepenvervoer:

VERBETERING 8

Situatie nu

Er zijn op dit moment verschillende werkprocessen voor het doelgroepenvervoer of soms ontbreken deze zelfs.

Verbetering

Tijdens het project doelgroepenvervoer nemen we alle 'andere' mogelijke verbeteringen die we tegen komen bij het verbeteren van onze werkwijze onder de loep.

Tijdpad

De duur van het project van januari 2024 tot en met juni 2025.

6.1.2 Actualiseren beleid

VERBETERING 9

In deze paragraaf leggen we uit dat we het huidige beleid van gemeente Zevenaar met betrekking tot het doelgroepenvervoer moeten actualiseren. Zoals ook op andere velden is er bij vervoer een nauwe samenhang tussen het beleid (de regelgeving) en de praktijk (de toekenning in de uitvoering). Het verbeteren van onze werkwijze is dan ook (mede) afhankelijk van verbeteringen in ons beleid. Bepaalde veranderingen in ons beleid kunnen ook bijdragen aan de instroombeheersing in het doelgroepenvervoer. Het huidige beleid is eigenlijk nog te veel gericht op participatie en ondersteuning op maat. De Wmo- en Jeugdhulp verordening zijn de meest recente invullingen hiervan. Deze verordeningen geven beoordelingsvrijheid aan de consulent om samen met de cliënt te bepalen wat de behoefte is en hoe deze op maat ondersteund wordt. Echter, daarvoor moet de blik eerst gericht zijn op voorliggende- en of algemene vervoersvoorzieningen. De link daarmee ontbreekt nog te veel in onze regelgeving. Dat moet dus beter.

De verordening leerlingenvervoer gaat uit van participatie (leerplicht), eigen kracht (fietsen, bus en trein, zelf brengen) en ondersteuning op maat (vergoedingen, begeleiding en taxivervoer). Deze regelgeving is al explicieter dan bij de Wmo en Jeugdhulp. Dit omdat het bij het leerlingenvervoer nog echt gaat om vast te stellen "wie er recht op heeft". Maar desondanks moet ook de regelgeving voor het leerlingenvervoer beter om instroombeheersing te bereiken.

Hieronder gaan we kort in op de benodigde actualisatie van het beleid.

6.1.2.1 Actualisatie beleid leerlingenvervoer

Situatie nu

Het huidige beleid is gedateerd (uit 2018) en loopt daardoor achter op de actualiteit: *de verantwoordelijkheid ligt bij ouder(s) en leerlingen zelf*.

Verbetering

Dit uitgangspunt moet beter naar voren komen in het nieuwe kaderbeleid leerlingenvervoer. Verder zijn meer en duidelijkere beleidsregels nodig die bijdragen aan een goede kwalitatieve uitvoering en de instroom in het leerlingenvervoer via Avan kunnen beheersen.

Tijdpad

Nieuwe verordening staat gepland in april 2024 in de gemeenteraad. Aansluitend de beleidsregels in mei 2024 in het college.

6.1.2.2 Actualisatie beleid Jeugdwetvervoer

Situatie nu

In het huidige Jeugdbeleid ontbreken regels voor het jeugdwetvervoer. Dit staat een goede kwalitatieve uitvoering in de weg. Dat kan niet en moet beter.

Verbetering

In de nieuwe verordening Jeugdhulp wordt 'als kapstok' de wettelijke taak uit artikel 2.3, tweede lid, Jeugdwet opgenomen. Deze taak wordt vervolgens in nieuwe beleidsregels jeugdwetvervoer uitgewerkt. Hierdoor ontstaat er voor de consulenten een afwegingskader waarmee ze beter kunnen werken en wordt het voor ouders en jeugdigen duidelijk hoe we uitvoering geven aan het jeugdwetvervoer.

Tijdpad

Nieuwe verordening staat gepland in mei 2024 in de gemeenteraad. Aansluitend de beleidsregels in juni 2024 in het college.

6.1.2.3 Actualisatie beleid Wmo-vervoer

Situatie nu

Het huidige beleid inzake het vraagafhankelijke Wmo-vervoer is juridisch gezien niet juist. Zo staat de uitwerking van de verordening niet helemaal goed in de nadere regels. Dit moet beter. Het beleid is ook (te) veel op maatwerk gericht, terwijl er voorliggend- en/of algemene vervoersvoorzieningen zijn. Dit kan dus ook beter.

Verbetering

Het uitgangspunt dat het Wmo-vraagafhankelijk vervoer als "vangnet" gezien moet worden, moet beter naar voren komen in het nieuwe kaderbeleid. Verder zijn duidelijkere regels nodig die bijdragen aan een goede kwalitatieve uitvoering en de instroom in het Wmo-vervoer via Avan kunnen beheersen.

Tijdpad

Nieuwe verordening staat gepland in mei 2024 in de gemeenteraad. Aansluitend de beleidsregels in juni 2024 in het college.

6.2 Instroombeheersing

Naast het doorvoeren van verbeteringen in onze werkwijze en het verbeteren (actualiseren) van het beleid zijn er nog andere verbeteringen waarmee we de gewenste instroombeheersing denken te

kunnen realiseren. In deze paragraaf beschrijven we die verbeteringen. Voordat we dat doen geven we eerst een beeld van het doelgroepenvervoer.

6.2.1 Doelgroepenvervoer in beeld (aantallen en financieel)

Aan de hand van de aantallen reizigers oftewel gebruikers van het doelgroepenvervoer stellen we in 2024 een 'nulmeting' vast. Na het doorvoeren van de diverse verbeteringen vergelijken we de aantallen reizigers telkens met deze "nulmeting" om te kunnen zien of de instroombeheersing de komende jaren lukt aan de hand van de verbeteringen.

In bijlage 4 staan de gegevens vanaf 2017 van de aantallen (actieve) reizigers in het routevervoer binnen het doelgroepenvervoer.

In bijlage 5 staan de gegevens in 2022 en 2023 van de aantallen (actieve) reizigers in het vraagafhankelijk vervoer. We hebben hier bewust er voor gekozen om alleen de laatste twee jaren te laten zien omdat het vraagafhankelijke vervoer in 2020 en 2021 erg door de coronapandemie beïnvloed is.

In bijlage 6 is een financieel overzicht 2023 (t/m 3^e kwartaal) opgenomen om inzicht te geven hoeveel het doelgroepenvervoer de gemeente kost.

6.2.2 Klantenbestand actualiseren

VERBETERING 10

We realiseren, zoals gezegd, een soort nulmeting om te weten hoeveel reizigers (gebruikers) per doelgroepen we precies hebben. Het feit dat de BVO DRAN per 1 juli 2024 over gaat naar een nieuw systeem, maakt een nulmeting mogelijk omdat we vóór 1 april alle huidige doelgroepenvervoer klanten moeten 'beoordelen' om te zien of deze 'terecht' in het doelgroepenvervoer zitten. In 2024, uiterlijk 1 april, ontstaat er dan dus een nulmeting en kunnen we daarna bijhouden of de verbeteringen een beheersing betekenen voor de instroom van reizigers.

Verder is het realiseren van de nulmeting op zichzelf een verbetering. We onderscheiden hierdoor namelijk ook de actieve- van de inactieve geïndiceerde gebruikers van het doelgroepenvervoer. Dit maakt het mogelijk om met geïndiceerden in gesprek te gaan over vervoer anders dan via Avan.

6.2.3 Voorliggende voorzieningen

Inwoners kiezen normaal gesproken om een eigen vervoermiddel of het ov te gebruiken. Wanneer inwoners als gevolg van het ontbreken van passend ov niet in staat zijn gebruik hiervan te maken is er aanvullend ov (aov). Inwoners die genoemde vervoersmogelijkheden niet hebben of niet kunnen gebruiken, vragen veelal om een gemeentelijke vervoersvoorziening. Naast een eigen vervoermiddel, het ov, en het aov zijn er in Zevenaar nog twee belangrijke voorliggende vervoersvoorzieningen ten opzichte van het doelgroepenvervoer. Om instroom in het doelgroepenvervoer te beheersen is het belangrijk om juist de nadruk op de voorliggende vervoersvoorzieningen te leggen. Dat doen we door de volgende acties/verbeteringen in te zetten.

6.2.3.1 Communicatiecampagne

VERBETERING 11

Mede aan de hand van onderstaande infographic gaan we inwoners actief herhaaldelijk informeren over alle vervoersmogelijkheden.

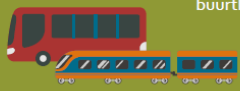


U wilt op reis. Kijk hier wat bij uw situatie past



U bent nog goed te been en kunt zelf reizen

Openbaar vervoer
U kunt de bus en trein gebruiken



Buurtbus
Inwoners van het Gelders eiland kunnen de Buurtbus gebruiken.
buurtbusrijnwaarden.nl

Haltetaxi
De Haltetaxi brengt u naar de dichtstbijzijnde bushalte.
haltetaxi.rrreis.nl
(085) 208 52 12

OV-ambassadeurs
Heeft u hulp of advies nodig? De OV-ambassadeurs helpen u graag. U kunt wekelijks op donderdag bellen met (038) 303 80 10. Of kijk op www.ervaarhetov.nu/ov-ambassadeur



U bent nog mobiel, maar lopen naar de locatie is te ver

Plusbus
De Plusbus brengt u van A naar B. Reserveer uw 1 rit 1 dag van tevoren via (0316) 202 04 2 of via plusbusdeliemers.nl

Scootmobiel
Wilt u een scootmobiel lenen? Neem contact op met ons voor de mogelijkheden via (0316) 595 111.

Vrijwillige hulpdienst
De Vrijwillige Hulpdienst regelt vervoer en begeleiding naar medische afspraken in Zevenaar en omgeving.
(0316) 341 410.

Wmo-vervoerspas
Geen hulp uit uw omgeving voor vervoer? Misschien kunt u een Wmo-vervoerspas krijgen.
(0316) 595 111



Bovenstaande opties zijn niet geschikt voor uw situatie



Avan vervoer
Misschien kunt u met Avan reizen via uw Wmo-pas. Vaak reist u dan met korting. Vraag naar de opties via (0316) 595 111.



Valys
U kunt Valys gebruiken als u verder reist dan 5 OV-zones of 25km vanaf uw woonadres. Neem contact op met Valys via (0900) 9630 of kijk op www.valys.nl

6.2.3.2 Meer focus op ov

Het ov is een belangrijke vervoersmogelijkheid dat openstaat voor iedere inwoner. Juist daarom verdient het aanbeveling om dit voorliggende vervoer (nog) meer onder de aandacht te brengen. Dit doen we met bovengenoemde communicatiecampagne, maar ook door (nog) meer bekendheid te geven aan de haltetaxiRRReis.

VERBETERING 12

Dit is de deeltaxi in Gelderland die op bestelling flexibel van halte naar halte rijdt, zie www.haltetaxi.rrreis.nl. Met de haltetaxi reist iemand vlot van of naar een speciale haltetaxihalte, bestaande bushalte of treinstation in de buurt. Door de haltetaxiRRReis zijn ook slechter bereikbare gebieden aangesloten op het ov-netwerk, zoals landelijke gebieden waar geen buurtbus, bus of trein rijdt. De haltetaxi rijdt op momenten waarop iemand dat vraagt en kan dus voor veel inwoners een bruikbare vervoersmogelijkheid zijn.

VERBETERING 13

Meer focus op het ov willen we ook bereiken door in 2024 in te zetten op één of meer van de volgende maatregelen:

- a. Ov-ambassadeurs;
- b. Go OV app;
- c. MEE op weg;
- d. Reiskoffer.

Ad a. Ov-ambassadeurs zijn vrijwilligers die inwoners wegwijs maken in het ov. Als gemeente kunnen we bijvoorbeeld inzetten op ov-ambassadeurs die specifiek ouderen wegwijs maken in het

reizen met het ov. Doel is dan het reizen met het ov onder ouderen te stimuleren. De achterliggende gedachte is dat wanneer zij in staat zijn zelfstandig met het ov te reizen, ze langer zelfstandig mobiel blijven en dit ook vereenzaming tegen zal gaan. Tevens zullen deze ouderen geen of later een beroep doen op de Wmo vervoersvoorzieningen.

De ov-ambassadeurs zelf zijn veelal personen in de leeftijd van 50-80 jaar. Het is namelijk gebleken dat de informatie beter overkomt als die door leeftijdsgenoten gegeven wordt. De ov-ambassadeurs lichten mensen voor door middel van de volgende activiteiten:

- * Informatiebijeenkomsten (theorie);
- * Algemene basisinformatie over opvragen van reisadviezen en het gebruik van bus en trein;
- * Uitleg over aanschaf en het gebruik van de ov-chipkaart;
- * Proefreizen (praktijk). In een groepje oefenen ouderen het reizen met het ov in de praktijk met eigen vervoersbewijs onder begeleiding van ov-ambassadeurs;
- * Inloopsprekuren; één op één advies (tijdens vaste maandelijkse inloopsprekuren) m.b.t.:
 - Aanvragen van een OV-chipkaart;
 - Samen uitzoeken welk abonnement het beste past;
 - Samen uitzoeken welk reisadvies het beste is in een specifieke situatie.
- * Met een stand aanwezig zijn op markten, beurzen, lokale jaarvergaderingen ouderenbonden, speciale activiteiten etc.

De bijeenkomsten worden geleid door ov-ambassadeurs die getraind, begeleid en ondersteund worden door een projectmedewerker van de YMCA. Ov-ambassadeurs zijn zoals gezegd ouderen die andere ouderen wegwijs maken in het openbaar vervoer. Ze doen dit met heel veel enthousiasme en passie en steken er minimaal drie dagdelen per maand in. Zij verzorgen de diverse activiteiten. De YMCA zorgt voor de algehele organisatie van de diverse activiteiten, de werving, de training en begeleiding van de ov-ambassadeurs.

Ad b. De Go OV-app is een app op een smartphone voor iedereen die moeite heeft met zelfstandig reizen, zoals ouderen, kinderen of mensen met een beperking. Go OV helpt iemand zelfstandig, veilig en daardoor met vertrouwen te reizen met het ov. De bestemming kan iemand alleen of samen met bijvoorbeeld ouders of een begeleider invoeren.

Go OV is eenvoudig te gebruiken en begeleidt iemand van deur tot deur tijdens de looproutes, bij bushaltes en op stations. Met altijd actuele ov-informatie geeft Go OV aan hoe laat de bus of de trein komt, waar en wanneer er moet worden overstapt. Als iemand tijdens een reis niet meer weet wat hij/zij moet doen, kan er met de hulpknop de Hulplijn gebeld worden die degene dan weer verder op weg helpt.

Ad c. MEE op weg. MEE is de organisatie die zich inzet voor mensen met een beperking, bijvoorbeeld via cliëntondersteuning of via MEE op weg.

Kinderen, jongeren, volwassenen en ouderen oefenen – met de hulp van een maatje – om zelfstandig te leren reizen met het ov, de fiets, met de rolstoel of te voet. Zelfstandig leren reizen kan een hele uitdaging zijn. Die uitdaging gaat iemand aan samen met een reismaatje. Dat kan iemand zijn die de inwoner al kent, zoals een familielid, een vriend of een kennis. Maar er kan ook een vrijwilliger ingezet worden die met de inwoner gaat oefenen. Samen met het reismaatje wordt het MEE op weg-plan ingevuld. Bij het reizen kan gebruik gemaakt worden van hulpmiddelen als de Go OV app.

Ad d. Reiskoffer is bedoeld om mensen zelfstandig te leren en laten reizen met het ov. In de reiskoffer zijn de reis-ondersteunende producten Samen Reizen met... en Go OV app opgenomen, zodat maatwerk mogelijk is.

De Reiskoffer is een samenwerking tussen Carolien Aalders Training en Advies in leerlingenvervoer en GoOV B.V. Gemeenten kunnen kwetsbare inwoners, die nu afhankelijk zijn van doelgroepenvervoer, met de Reiskoffer de kans geven zelfstandig te leren reizen met het ov of op de fiets. Eén van de groepen die door gemeenten via de Reiskoffer wordt geholpen, zijn leerlingen uit het speciaal onderwijs. Dat kan met of zonder contract met de Reiskoffer.

De effecten voor reizigers zijn aanzienlijk. Deelnemers aan de Reiskoffer:

- worden zelfstandiger en krijgen meer zelfvertrouwen;
- vergroten hun wereld;
- participeren in de samenleving;
- ervaren veel vrijheid;
- bloeien in alle facetten van hun leven op.

6.2.3.3 Buurtbus (aov)

VERBETERING 14

In Zevenaar is er ook sprake van aanvullend openbaar vervoer (aov) in de vorm van de buurtbus, zie www.buurtbusrijnwaarden.nl. Aandacht voor de buurtbus is onderdeel van het collegeprogramma 2022-2026, zie hoofdstuk 2.2 Verbeteren van de bereikbaarheid van de kernen via openbaar vervoer. Nader uitgewerkt in paragraaf 2.2.2 Wij behouden de buurtbus: De buurtbus vervult een belangrijke rol om de kleine kernen van onze gemeente bereikbaar te houden. Om de buurtbus te behouden gaan wij de vrijwilligers meer ondersteunen. Als eerste actie overleggen wij met de organisatie en de vrijwilligers om de knelpunten die zij ervaren in kaart te brengen.

In 2023 is het college in gesprek gegaan met het bestuur van de buurtbus. Zo is bekend geworden dat de buurtbus van naam gaat wijzigen naar buurtbus Zevenaar en dat de gemeente de kleding voor de vrijwillige chauffeurs subsidieert.

6.2.3.4 Meer nadruk op samenredzaamheid (vrijwilligersvervoer)

Bij samenredzaamheid of collectieve zelfredzaamheid wordt benadrukt dat iemand als individu verminderd zelfredzaam kan zijn, maar met hulp van bijvoorbeeld vrijwilligers toch zonder ondersteuning van de overheid mee kan doen in de samenleving.

Instroom beheersen in het doelgroepenvervoer bereiken we dus ook door samenredzaamheid te bevorderen en/of te faciliteren. Dit doen we door het vrijwilligersvervoer naar groepsbegeleiding (dagbesteding) door zorgaanbieders als Nova te Pannerden te blijven ondersteunen. Maar ook door twee andere belangrijke organisaties die vrijwilligersvervoer uitvoeren, te weten Caleidoz (a) en Plusbus de Liemers (b) te ondersteunen. Dit vrijwilligersvervoer is voorliggend op het doelgroepenvervoer. Om te bekijken of een grotere inzet van dit vervoer mogelijk is, gaan we in 2024 verkennend met deze organisaties in gesprek.

a. Caleidoz: Hulpdienst Zevenaar (vervoer op maat)

De vrijwillige hulpdienst van Caleidoz regelt vervoer en begeleiding naar medische afspraken in Zevenaar en omgeving. Deze dienst is alleen bedoeld voor afspraken met artsen, therapeuten of voor medische onderzoeken. Het vervoer wordt verzorgd door vrijwilligers met hun eigen auto. Zij

nemen alle tijd om iemand te begeleiden. Een rit kunnen inwoners, 3 dagen van te voren, telefonisch (0316-34 14 10) bij Caleidoz aanvragen op maandag, dinsdag, donderdag of vrijdag tussen 10.00 en 12.00 uur.

VERBETERING 15

We gaan met Caleidoz in 2024 in gesprek om te zien of deze vervoershulpdienst verruimd kan worden, wat daar dan eventueel bij komt kijken en voor nodig is.

b. Plusbus de Liemers

De Plusbus biedt aangepast vervoer aan voor twee groepen inwoners:

- inwoners die 50 jaar en ouder zijn en moeite hebben met het gebruik maken van het ov;
- inwoners die een beperking hebben en/of rolstoelgebruiker zijn (vanaf 12 jaar).

De Plusbus biedt de mogelijkheid van individueel- en groepsvervoer van deur tot deur. Dit vervoer is gericht op sociaal vervoer, denk daarbij aan vervoer naar familie, vrienden, zwembad, sportvereniging, buurthuis, gemeentehuis, kerk of om boodschappen te doen.

Het groepsvervoer zijn ritten naar bijvoorbeeld een zorgboerderij, thuishouders van Caleidoz of vergaderingen van ouderenbond. Er wordt gereden van maandag tot en met zaterdag van 08.00 tot 18.00 uur. Avondritten op maandag t/m vrijdag kunnen worden aangevraagd en worden uitgevoerd indien er een chauffeur beschikbaar is om deze ritten te rijden. Ritten dienen contant in de bus bij de chauffeur te worden afgerekend. Als iemand vaker gebruik van de Plusbus maakt, dan kan een gratis vervoerspas aangevraagd worden.

6.2.4 Algemene vervoersvoorziening Zevenaar..?

VERBETERING 16

De druk op het doelgroepenvervoer is bijzonder groot en de daarmee verbonden kosten zijn hoog. Bij het vraagafhankelijke vervoer omdat een groot gedeelte van de ritten korte ritjes binnen de gemeentegrenzen zijn. Dit soort ritjes zijn voor Avan duur te realiseren omdat er grote afstanden van en naar de cliënten gereden worden om deze over een relatief korte afstand te vervoeren. Vrijwilligers vinden het juist fijn om deze korte afstanden te rijden binnen de gemeentegrenzen en door ook nog eens (meer) gebruik te maken van elektrisch vervoer ontstaat een win-win-win situatie:

1. Op de kosten voor het vraagafhankelijk Wmo vervoer kan aanzienlijk worden bespaard, terwijl er geen concurrentie met professionele vervoerders ontstaat;
2. Vrijwilligers vinden dit soort ritjes fijn om te doen want zij dragen direct bij aan het welbevinden van hun buurtgenoten;
3. De cliënten vinden het fijn dat zij heel relaxed vervoerd worden met tijd voor een praatje en wat persoonlijke aandacht.

In de omgevingsvisie van de gemeente is onder andere opgenomen dat in het kader van dit verbeterplan er een verbinding ligt met mobiliteit en dan specifiek met het ov en aanvullende ov (buurtbus). De buslijnen (ov) en de buurtbus (aov) bestrijken lang niet alles in onze gemeente. Door verbinding te zoeken en aan te brengen met de opdracht in het sociaal domein (aanvullend lokaal sociaal vervoer) bereiken we dit wel en goedkoper. Zo moeten het ov, het aov, het doelgroepenvervoer met Avan en de mogelijkheden van de Plusbus meer op elkaar afgestemd worden. Dit kan bijvoorbeeld door de Plusbus 'te verbinden' met de buurtbus waardoor een

algemene vervoersvoorziening in onze gemeente ontstaat die alle kernen bestrijkt. We gaan in 2024 samen met de Plusbus onderzoeken of hun dienstverlening verruimd kan worden tot de algemene vervoersvoorziening en wat daar dan eventueel bij komt kijken en voor nodig is.

7. Evaluatie

In de evaluatie van het verbeterplan doelgroepenvervoer is de kernvraag: *zijn de verbeteringen in onze werkwijze geslaagd en hebben deze geleid tot instroombeheersing in het doelgroepenvervoer?*

We evalueren in het 2^e kwartaal 2025 de gewijzigde werkwijze binnen het doelgroepenvervoer. In het 4^e kwartaal 2025 evalueren we of de verbeteringen geleid hebben tot instroombeheersing in het doelgroepenvervoer.

8. Investeringsen

Het doel van het verbeterplan is het verlagen van de kosten voor de BVO DRAN. Om dit doel te bereiken wordt u geadviseerd de gemeenteraad een aantal investeringen te vragen. Deze financiële inzet is te dekken uit al in 2023 behaald voordeel. Dit voordeel is gerealiseerd door in de praktijk al diverse verbeteringen toe te passen. Op grond van dit structurele financiële voordeel kan de meerjarenbegroting van de BVO DRAN gewijzigd vastgesteld worden en de komende jaren verlaagd worden met:

2024: € 264.694,-

2025: € 295.838,-

2026: € 307.473,-

2027: € 425.471,-

De met dit verbeterplan te vragen investeringsen zijn:

1. *Inhuren meewerkend projectleider* (incidentele investering)

Het verbeteren van onze dienstverlening (werkwijze) in het doelgroepenvervoer willen we projectmatig aanpakken. En omdat veel verbeteringen op de afdeling Maatschappelijke Dienstverlening doorgevoerd moeten worden, wordt geadviseerd een meewerkend projectleider op deze afdeling in te huren. De kosten van inhuren voor een periode van 1 jaar worden geschat op € 100.000,-.

2. *Aanstellen vervoersconsulent Wmo* (structurele investering)

Het verbeteren van onze dienstverlening (werkwijze) in het doelgroepenvervoer willen we onder andere invullen door het instellen van een team doelgroepenvervoer van 2 fte. Omdat het Wmo vervoer een groot deel van het doelgroepenvervoer uitmaakt, is een specifieke vervoersconsulent Wmo in het team gewenst. Om dit team, maar ook het Wmo-team, een boost te geven adviseren we u om een (nieuwe) vervoersconsulent Wmo te werven. We schatten de kosten voor deze consulent per jaar in op € 60.000,-. Bij een aanstelling vanaf 1 mei 2024 betekent dit voor 2024 een investering van € 40.000,-.

3. *Budget voor maatregelen.*

Een deel van de inwoners die nu gebruik maakt van het doelgroepenvervoer is (opnieuw) aan te leren hoe ze (meer) gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Hiervoor zijn maatregelen in te zetten als ov-ambassadeurs, Go OV app, MEE op weg en de Reiskoffer.

De verlaging van de begroting van de BVO DRAN maakt het ook mogelijk om jaarlijks structureel een bedrag van € 65.000,- te reserveren voor het inzetten van deze maatregelen. In 2024 verwachten we deze maatregelen eerst vanaf juni in te kunnen zetten en is een bedrag van € 35.000,- voldoende.

Verbeterplan en verdere verlaging van de kosten

De investeringen die met dit verbeterplan gevraagd worden, leiden tot een verdere reductie van de kosten voor het doelgroepenvervoer via de BVO DRAN. We kunnen nu nog niet beargumenteren hoeveel verdere verlaging van de kosten realistisch is. We gaan dit voor u monitoren.

Met verdere besparingen kan in de toekomst bijvoorbeeld de (voorliggende) algemene vervoersvoorziening (zie 6.2.4) ontwikkeld worden.

Bijlage 1: Overzicht afbakening (doelgroepen) vervoer



Bijlage 2: Toelichting vervoer binnen de wettelijke kaders

Ad a. Wmo-vervoer

Voor inwoners met beperkingen die niet op eigen kracht, met gebruikelijke hulp, mantelzorg of hulp van personen uit hun sociaal netwerk zelfstandig kunnen reizen, niet met het ov kunnen reizen en/of het ov kunnen bereiken, moeten we op grond van de Wmo 2015 lokaal verplaatsen mogelijk maken. Dit doen we met het aangepast collectief taxivervoer (Avan) via de BVO DRAN. Het routevervoer Avan brengt inwoners naar de locatie van een zorgaanbieder voor groepsbegeleiding (dagbesteding). Het vraagafhankelijk vervoer Avan geeft inwoners de mogelijkheid om zelf een lokale rit (15 tot 20 km) van A naar B te bestellen, en zo maximaal 1.500 kilometers per jaar te reizen.

Ad b. Jeugdwetvervoer

Artikel 2.3, tweede lid, Jeugdwet is expliciet over wanneer vervoer onder jeugdhulp valt:

'Voorzieningen op het gebied van jeugdhulp omvatten voor zover naar het oordeel van het college noodzakelijk in verband met een medische noodzaak of beperkingen in de zelfredzaamheid, het vervoer van een jeugdige van en naar de locatie waar de jeugdhulp wordt geboden'. Het kan voorkomen dat een jeugdige niet zelf in staat is naar de jeugdhulp te reizen en dat de ouders ook niet in staat zijn om het vervoer naar jeugdhulp te leveren of te regelen (in hun sociaal netwerk). In dat geval wordt het gecombineerde jeugdwetvervoer (Avan) via de BVO DRAN ingezet. Dit routevervoer kent kleine aantallen cliënten maar zij hebben een extreme diversiteit in type problematiek, type behandeling, dagen en tijden, duur en locatie van de behandeling. Dit vervoer kent geen strikt afstandscriterium.

Ad c. Leerlingenvervoer

In genoemde onderwijswetgeving is de wettelijke plicht voor een gemeente met betrekking tot de bekostiging van vervoer naar scholen geregeld. Dit zogenaamde leerlingenvervoer bestaat uit een complex web van regels voor bekostiging van vervoer naar scholen voor basisonderwijs, speciaal basisonderwijs, (voortgezet) speciaal onderwijs en regulier voortgezet onderwijs. Héél sterk versimpeld wordt voor het vervoer naar het onderwijs aangepast vervoer via de BVO DRAN toegekend als een leerling een structurele handicap heeft, niet zelfstandig of met begeleiding met het OV kan reizen.

Bijlage 3: Zelfregie / eigen kracht / zelfredzaamheid / eigen verantwoordelijkheid

Zelfregie: zelf bepalen

In de meest gangbare definities verwijst zelfregie naar zelf kiezen en zelf bepalen. Toch wordt de term zelfregie ook gebruikt in de betekenis zelf doen. Vaak in tijden van bezuinigingen. Zelf doen en zelf bepalen gaan niet altijd samen. Daarom is het belangrijk om de betekenis van zelfregie (zelf bepalen) gescheiden te houden van zelf doen.

Eigen kracht: zelf kunnen

Het begrip eigen kracht wordt over het algemeen gebruikt zonder definitie of omschrijving. Meestal verwijst eigen kracht naar talenten en mogelijkheden van mensen om zelf oplossingen te vinden voor problemen. Vaak wordt benadrukt dat ook mensen met beperkingen talenten en mogelijkheden hebben en dat daar onvoldoende aandacht voor is. Door hier ruimte en aandacht aan te geven kunnen mensen hun eigen kracht benutten en vergroten. Dit wordt ook wel empowerment genoemd.

In het gebruik van het begrip eigen kracht zie je globaal twee varianten:

- Eigen kracht als pleidooi voor meer aandacht en ruimte voor de talenten en mogelijkheden van mensen met beperkingen en problemen;
- Eigen kracht als impliciete rechtvaardiging van het afschaffen van ondersteuning: 'dat kunnen ze zelf wel'.

Eigen kracht betekent niet alles zelf kunnen. Iedereen heeft eigen kracht, en het is belangrijk voor mensen dat die de ruimte krijgt. Dat kan door mensen de ruimte te geven hun mogelijkheden en talenten in te zetten om ondersteuning voor zichzelf en anderen te organiseren en uit te voeren. En door ze de mogelijkheid te geven hun talenten verder te ontwikkelen, bijvoorbeeld door een opleiding of vrijwilligerswerk te faciliteren, ook als daarvoor aanvullend vervoer nodig is. Daarnaast hebben mensen ook problemen en beperkingen waar ze hulp en ondersteuning bij nodig hebben. Een te eenzijdige aandacht voor de eigen kracht van mensen, kan leiden tot te weinig aandacht voor de problemen en het lijden van mensen. Als iemand alles wat hij zelf kan, ook zelf moet doen, is dat een enorme inperking van de keuzevrijheid. Voor mensen die naast talenten ook beperkingen hebben, kan dit veel uitmaken voor de kwaliteit van leven en de mogelijkheden om te participeren.

Eigen kracht in de Jeugdwet

Gemeenten hebben op basis van de Jeugdwet een jeugdhulpplicht. Dit houdt in dat een gemeente een voorziening treft op het gebied van jeugdhulp wanneer een jeugdige of zijn ouders deze nodig hebben in verband met het gezond en veilig opgroeien, groeien naar zelfstandigheid, zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie. Ouders zijn hiervoor als eerste verantwoordelijk. Lukt het de ouders niet (alleen) dan heeft de gemeente een rol. Die rol heeft de gemeente alleen wanneer de eigen mogelijkheden en het probleemoplossend vermogen van de ouders én het sociale netwerk ontoereikend zijn. Dit wordt de "eigen kracht" genoemd. Concreet voor het doelgroepenvervoer betekent dit dat ouders allereerst zelf verantwoordelijk zijn, met behulp van hun sociale netwerk, voor het vervoer van hun kind naar jeugdhulp.

Eigen kracht in de Wmo 2015

Het uitgangsprincipe van de Wmo 2015 is de "eigen kracht". De aanhef van de wet geeft dat in de eerste zin al aan: 'Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat burgers een eigen verantwoordelijkheid dragen voor de wijze waarop zij hun leven inrichten en deelnemen aan het maatschappelijk leven, en dat van burgers mag worden verwacht dat zij elkaar naar vermogen daarin bijstaan'. In artikel 2.3.2 lid 4 onder b is in de wet verder opgenomen dat 'het college onderzoekt de mogelijkheden om op *eigen kracht* of met gebruikelijke hulp zijn zelfredzaamheid of zijn participatie te verbeteren...'. De eigen kracht moet dus onderzocht worden. En als die er is, zo is in artikel 2.3.5 lid 3 van de wet opgenomen, dan hoeft een gemeente op dat punt niet te compenseren, omdat dat niet nodig is.

Het begrip eigen kracht is in de Wmo 2015 niet verder uitgewerkt. Maar de Memorie van Toelichting zegt hierover: 'Onder *eigen kracht* wordt verstaan dat wat binnen het vermogen van de betrokkene ligt om zelf tot verbetering van zijn zelfredzaamheid of participatie of tot een oplossing voor zijn behoefte aan beschermd wonen of opvang te komen. De betrokkene zal zich in hoge mate moeten inspannen om dat aan te wenden wat binnen zijn eigen bereik ligt om zelf in zijn behoefte op het gebied van maatschappelijke ondersteuning te voorzien'. Concreet voor het doelgroepenvervoer betekent dit dat een inwoner bijvoorbeeld zijn recht op ziekenvervoer op basis van de zorgverzekering of het ov als voorliggende voorzieningen moet gebruiken als dat binnen zijn bereik ligt.

Zelfredzaamheid: zelfstandig mee kunnen doen

Zelfredzaamheid is hoe goed mensen zich kunnen redden op alle levensterreinen met zo min mogelijk professionele ondersteuning en zorg. Door te werken aan zelfredzaamheid kan zorg of intensivering van zorg worden voorkomen of uitgesteld.

De Jeugdwet geeft gemeenten de verantwoordelijkheid voor jeugdhulp gericht op onder meer het compenseren van beperkingen in de *zelfredzaamheid* en de maatschappelijke participatie van kinderen en jongeren.

In de Wmo 2015 is het begrip *zelfredzaamheid* als volgt omschreven: 'in staat zijn tot het uitvoeren van de noodzakelijke algemene dagelijkse levensverrichtingen en het voeren van een gestructureerd huishouden'.

Eigen verantwoordelijkheid: zelf moeten of mogen

De *Jeugdwet* gaat uit van de eigen verantwoordelijkheid en eigen mogelijkheden van jeugdigen en hun ouders, met inzet van hun eigen sociale netwerk. Ouders zijn namelijk primair verantwoordelijk voor de opvoeding van hun kinderen. Dit is vastgelegd in het Internationaal Verdrag voor de Rechten van het Kind en in het Nederlandse Burgerlijk Wetboek.

Ouders moeten zorgen voor het lichamelijke en geestelijke welzijn van het kind en hun kinderen helpen bij hun persoonlijke ontwikkeling. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de jeugdhulp en jeugdzorg. Zij hebben de plicht om jeugdhulp en ondersteuning aan te bieden als deze hulp nodig is en dus niet met eigen kracht en gebruikelijke hulp door jeugdigen en hun ouders, met inzet van hun sociale netwerk, is in te vullen.

In de uitwerking van de *Wmo 2015* is de verdeling van verantwoordelijkheid tussen gemeente en inwoners geregeld in de compensatieplicht. De gemeente is verantwoordelijk voor het compenseren van beperkingen die inwoners hinderen bij het meedoen in de samenleving. Dit is een resultaatverplichting: de verstrekte voorzieningen moeten het verschil in mogelijkheden om mee te

doen tussen mensen met en zonder beperkingen opheffen. De inwoner heeft ook een eigen verantwoordelijkheid. Hij zal actief moeten bedenken welke oplossingen en mogelijkheden er zijn en welke inspanningen hij daarbij zelf kan leveren. Welke activiteiten zou hij willen ondernemen, die hij nu – vanwege zijn beperkingen – niet kan ondernemen? Welke oplossingen kan hij binnen zijn eigen netwerk vinden en zijn deze oplossingen altijd beschikbaar?

In het gebruik van het begrip eigen verantwoordelijkheid lopen twee betekenissen door elkaar:

- Eigen verantwoordelijkheid als taak of opdracht om iets zelf te organiseren of op te lossen, of op zijn minst zelf te betalen;
- Eigen verantwoordelijkheid als de vrijheid om zelf te bepalen hoe je iets organiseert of oplost: handelingsruimte.

Vaak krijgt de inwoner in het sociaal domein namelijk wel meer verantwoordelijkheid, maar niet de vrijheid om die verantwoordelijkheid op een eigen manier in te vullen. Dit omdat veel ondersteuning of zorg die verstrekt wordt op de manier die door de overheid is bedacht wordt uitgevoerd.

De positieve invulling van eigen verantwoordelijkheid gaat er van uit dat inwoners niet alleen de verantwoordelijkheid of taak krijgen om hun eigen problemen op te lossen, maar ook de vrijheid of ruimte om te bepalen hoe zij dat gaan doen. Deze invulling van eigen verantwoordelijkheid past bij uitstek bij vervoer! Overigens wordt in plaats van zelf doen hier ook al snel samen doen gebruikt. Dit om te benadrukken dat verwacht wordt dat sterke inwoners de zwakke inwoners moeten ondersteunen. Hierbij hoort de term “samenredzaamheid” (zie paragraaf 4.6) in het licht van de participatiesamenleving, waarin een ieder (in vervoer) doet wat hij kan voor zichzelf en medeburgers.

Bijlage 4: Gegevens routevervoer

(situatie op 15 november 2023: aantallen actieve reizigers en dus niet aantallen pashouders)

Dagbesteding (Wmo) per maand

	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
Dagbesteding reizigers 2017	0	1	14	16	16	13	16	53	48	44	42	37
Dagbesteding reizigers 2018	30	29	28	33	36	37	40	41	38	39	38	36
Dagbesteding reizigers 2019	38	34	36	35	37	37	38	38	39	41	40	31
Dagbesteding reizigers 2020	31	34	33	1	1	9	17	24	25	23	21	19
Dagbesteding reizigers 2021	20	21	23	24	24	27	26	28	30	32	32	32
Dagbesteding reizigers 2022	29	29	35	32	33	30	30	29	29	29	30	26
Dagbesteding reizigers 2023	27	29	28	26	26	22	24	20				

Jeugdwetvervoer per maand

	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
Jeugdwet reizigers 2017	0	2	2	3	5	5	6	11	9	8	7	6
Jeugdwet reizigers 2018	9	8	10	10	11	13	14	17	16	16	15	17
Jeugdwet reizigers 2019	19	18	21	22	26	24	25	20	21	21	21	20
Jeugdwet reizigers 2020	18	20	20	2	13	16	11	10	14	18	17	15
Jeugdwet reizigers 2021	17	19	20	24	25	28	24	23	33	32	31	28
Jeugdwet reizigers 2022	35	37	41	39	38	36	33	23	26	26	30	26
Jeugdwet reizigers 2023	25	25	25	24	20	23	18	15				

Leerlingenvervoer per maand

	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
Leerlingen reizigers 2017	174	175	177	175	180	173	169	161	168	174	177	184
Leerlingen reizigers 2018	195	194	195	194	194	192	175	187	197	195	198	193
Leerlingen reizigers 2019	194	192	190	186	184	180	174	137	178	182	182	180
Leerlingen reizigers 2020	181	185	183	9	117	170	158	157	165	168	169	168
Leerlingen reizigers 2021	59	155	173	176	175	175	172	47	164	166	168	163
Leerlingen reizigers 2022	174	177	183	187	189	186	178	43	183	180	186	182
Leerlingen reizigers 2023	201	202	199	200	196	191	179	169				

Bijlage 5: Gegevens vraagafhankelijk vervoer (2022 en 2023)

Onderstaande gegevens laten in de tabel WMO, geldig, rijdend, % zien dat lang *niet alle pashouders actieve reizigers* zijn.

Soortnaam	OV			WMO			WMO zonder korting		
Jaar	Geldig	Rijdend	%	Geldig	Rijdend	%	Geldig	Rijdend	%
2022									
jan	68	0	0,0%	1.644	264	16,1%	5	0	0,0%
feb	66	0	0,0%	1.639	251	15,3%	5	0	0,0%
mrt	66	0	0,0%	1.637	292	17,8%	5	0	0,0%
apr	66	0	0,0%	1.624	326	20,1%	5	0	0,0%
mei				1.615	317	19,6%	5	0	0,0%
jun				1.618	321	19,8%	5	0	0,0%
jul				1.607	280	17,4%	5	0	0,0%
aug				1.615	271	16,8%	5	0	0,0%
sep				1.617	303	18,7%	5	0	0,0%
okt				1.612	307	19,0%	5	0	0,0%
nov				1.621	329	20,3%	5	0	0,0%
dec				1.607	326	20,3%	5	0	0,0%

Soortnaam	WMO			WMO zonder korting		
Jaar	Geldig	Rijdend	%	Geldig	Rijdend	%
2023						
jan	1.613	314	19,5%	5	0	0,0%
feb	1.572	308	19,6%			
mrt	1.567	319	20,4%			
apr	1.567	306	19,5%			
mei	1.562	327	20,9%			
jun	1.556	301	19,3%			
jul	1.550	293	18,9%			
aug	1.544	302	19,6%			

Bijlage 6: Financiële MARAP (t/m Q3 2023) vervoer Avan

Gemeente	Begroting	Realisatie	Continuïteit	Realisatie totaal	Resultaat	
Arnhem	€ 3.805.411	€ 3.487.792	€ 66.619	€ 3.554.410	€ 251.001	-7%
Beuningen	€ 535.476	€ 429.471	€ 18.680	€ 448.150	€ 87.325	-16%
Doesburg	€ 406.233	€ 328.517	€ 8.698	€ 337.215	€ 69.018	-17%
Druten	€ 509.195	€ 429.057	€ 8.886	€ 437.944	€ 71.252	-14%
Duiven	€ 536.135	€ 414.977	€ 22.593	€ 437.571	€ 98.564	-18%
Berg en Dal	€ 647.253	€ 626.284	€ -	€ 626.284	€ 20.969	-3%
Heumen	€ 285.102	€ 233.824	€ -	€ 233.824	€ 51.278	-18%
Lingewaard	€ 1.498.111	€ 1.274.847	€ 70.019	€ 1.344.866	€ 153.245	-10%
Montferland	€ 469.129	€ 394.371	€ 9.245	€ 403.616	€ 65.512	-14%
Mook en Middelaar	€ 168.715	€ 115.886	€ 9.191	€ 125.076	€ 43.638	-26%
Nijmegen	€ 2.213.333	€ 2.031.460	€ -	€ 2.031.460	€ 181.873	-8%
Overbetuwe	€ 1.535.950	€ 1.326.790	€ 24.750	€ 1.351.540	€ 184.410	-12%
Renkum	€ 787.195	€ 533.326	€ 57.788	€ 591.115	€ 196.080	-25%
Rheden	€ 1.383.960	€ 1.221.036	€ 1.480	€ 1.222.516	€ 161.445	-12%
Rozendaal	€ 26.069	€ 21.429	€ 4.303	€ 25.732	€ 337	-1%
Westervoort	€ 365.815	€ 291.248	€ 31.395	€ 322.643	€ 43.172	-12%
Wijchen	€ 692.641	€ 633.160	€ 4.250	€ 637.411	€ 55.231	-8%
Zevenaar	€ 1.114.361	€ 968.352	€ 12.831	€ 981.183	€ 133.178	-12%
Avan totaal	€ 16.980.083	€ 14.761.827	€ 350.729	€ 15.112.556	€ 1.867.527	-11%

DAGBESTEDING	Begroting	Realisatie	Continuïteit	Realisatie totaal	Resultaat	
Arnhem	€ 326.413	€ 256.638	€ -	€ 256.638	€ 69.775	-21%
Beuningen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	nvt
Doesburg	€ 27.240	€ 21.422	€ -	€ 21.422	€ 5.818	-21%
Druten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	nvt
Duiven	€ 9.468	€ 7.394	€ -	€ 7.394	€ 2.075	-22%
Berg en Dal	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	nvt
Heumen	€ 8.043	€ -	€ -	€ -	€ 8.043	-100%
Lingewaard	€ 82.988	€ 79.602	€ -	€ 79.602	€ 3.386	-4%
Montferland	€ 57.388	€ 49.687	€ -	€ 49.687	€ 7.700	-13%
Mook en Middelaar	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	nvt
Nijmegen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	nvt
Overbetuwe	€ 158.639	€ 134.082	€ -	€ 134.082	€ 24.556	-15%
Renkum	€ 176.968	€ 69.170	€ -	€ 69.170	€ 107.798	-61%
Rheden	€ 127.587	€ 95.429	€ -	€ 95.429	€ 32.159	-25%
Rozendaal	€ -	€ 696	€ -	€ 696	€ 696	nvt
Westervoort	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	nvt
Wijchen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	nvt
Zevenaar	€ 130.100	€ 79.766	€ -	€ 79.766	€ 50.335	-39%
Avan totaal	€ 1.104.835	€ 793.886	€ -	€ 793.886	€ 310.949	-28%

LEERLINGENVERVOER	Begroting	Realisatie	Continuïteit	Realisatie totaal	Resultaat	
Arnhem	€ 1.328.342	€ 1.312.156	€ -	€ 1.312.156	€ 16.186	-1%
Beuningen	€ 304.409	€ 291.508	€ -	€ 291.508	€ 12.901	-4%
Doesburg	€ 258.229	€ 231.054	€ -	€ 231.054	€ 27.175	-11%
Druten	€ 190.817	€ 184.546	€ -	€ 184.546	€ 6.271	-3%
Duiven	€ 230.605	€ 217.783	€ -	€ 217.783	€ 12.822	-6%
Berg en Dal	€ 291.053	€ 337.937	€ -	€ 337.937	€ 46.884	16%
Heumen	€ 124.276	€ 128.519	€ -	€ 128.519	€ 4.243	3%
Lingewaard	€ 704.213	€ 696.615	€ -	€ 696.615	€ 7.598	-1%
Montferland	€ 3.745	€ 3.620	€ -	€ 3.620	€ 125	-3%
Mook en Middelaar	€ 49.409	€ 48.928	€ -	€ 48.928	€ 480	-1%
Nijmegen	€ 1.045.012	€ 959.549	€ -	€ 959.549	€ 85.463	-8%
Overbetuwe	€ 847.990	€ 804.900	€ -	€ 804.900	€ 43.090	-5%
Renkum	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	nvt
Rheden	€ 572.305	€ 530.096	€ -	€ 530.096	€ 42.209	-7%
Rozendaal	€ 10.252	€ 15.407	€ -	€ 15.407	€ 5.155	50%
Westervoort	€ 188.939	€ 183.414	€ -	€ 183.414	€ 5.525	-3%
Wijchen	€ 410.703	€ 393.107	€ -	€ 393.107	€ 17.596	-4%
Zevenaar	€ 520.842	€ 497.591	€ -	€ 497.591	€ 23.251	-4%
Avan totaal	€ 7.081.140	€ 6.836.728	€ -	€ 6.836.728	€ 244.412	-3%

WMO	Begroting	Realisatie	Continuïteit	Realisatie totaal	Resultaat	
Arnhem	€ 1.904.649	€ 1.687.015	€ 66.619	€ 1.753.634	€ 151.015	-8%
Beuningen	€ 223.594	€ 127.387	€ 18.680	€ 146.067	€ 77.527	-35%
Doesburg	€ 73.494	€ 39.827	€ 8.698	€ 48.526	€ 24.968	-34%
Druten	€ 309.472	€ 238.428	€ 8.886	€ 247.315	€ 62.157	-20%
Duiven	€ 228.437	€ 146.929	€ 22.593	€ 169.523	€ 58.915	-26%
Berg en Dal	€ 333.016	€ 260.132	€ -	€ 260.132	€ 72.884	-22%
Heumen	€ 141.303	€ 97.443	€ -	€ 97.443	€ 43.860	-31%
Lingewaard	€ 640.865	€ 427.719	€ 70.019	€ 497.738	€ 143.127	-22%
Montferland	€ 407.996	€ 341.064	€ 9.245	€ 350.309	€ 57.687	-14%
Mook en Middelaar	€ 88.599	€ 50.712	€ 9.191	€ 59.903	€ 28.695	-32%
Nijmegen	€ 1.103.994	€ 1.000.246	€ -	€ 1.000.246	€ 103.748	-9%
Overbetuwe	€ 493.847	€ 346.337	€ 24.750	€ 371.087	€ 122.760	-25%
Renkum	€ 514.500	€ 387.788	€ 57.788	€ 445.577	€ 68.923	-13%
Rheden	€ 592.500	€ 506.069	€ 1.480	€ 507.549	€ 84.951	-14%
Rozendaal	€ 7.067	€ 1.314	€ 4.303	€ 5.616	€ 1.451	-21%
Westervoort	€ 154.715	€ 84.773	€ 31.395	€ 116.169	€ 38.546	-25%
Wijchen	€ 258.279	€ 220.968	€ 4.250	€ 225.218	€ 33.061	-13%
Zevenaar	€ 394.257	€ 331.276	€ 12.831	€ 344.108	€ 50.149	-13%
Avan totaal	€ 7.870.583	€ 6.295.430	€ 350.729	€ 6.646.159	€ 1.224.424	-16%

JEUGDWET	Begroting	Realisatie	Continuïteit	Realisatie totaal	Resultaat	
Arnhem	€ 246.008	€ 231.983	€ -	€ 231.983	€ 14.025	-6%
Beuningen	€ 7.473	€ 10.575	€ -	€ 10.575	€ 3.102	42%
Doesburg	€ 47.270	€ 36.213	€ -	€ 36.213	€ 11.057	-23%
Druten	€ 8.906	€ 6.083	€ -	€ 6.083	€ 2.823	-32%
Duiven	€ 67.624	€ 42.872	€ -	€ 42.872	€ 24.752	-37%
Berg en Dal	€ 23.184	€ 28.216	€ -	€ 28.216	€ 5.032	22%
Heumen	€ 11.480	€ 7.862	€ -	€ 7.862	€ 3.618	-32%
Lingewaard	€ 70.045	€ 70.911	€ -	€ 70.911	€ 866	1%
Montferland	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	nvt
Mook en Middelaar	€ 30.707	€ 16.245	€ -	€ 16.245	€ 14.463	-47%
Nijmegen	€ 64.327	€ 71.666	€ -	€ 71.666	€ 7.339	11%
Overbetuwe	€ 35.475	€ 41.471	€ -	€ 41.471	€ 5.996	17%
Renkum	€ 95.727	€ 76.368	€ -	€ 76.368	€ 19.360	-20%
Rheden	€ 91.568	€ 89.442	€ -	€ 89.442	€ 2.126	-2%
Rozendaal	€ 8.750	€ 4.013	€ -	€ 4.013	€ 4.737	-54%
Westervoort	€ 22.161	€ 23.060	€ -	€ 23.060	€ 900	4%
Wijchen	€ 23.659	€ 19.086	€ -	€ 19.086	€ 4.574	-19%
Zevenaar	€ 69.162	€ 59.719	€ -	€ 59.719	€ 9.442	-14%
Avan totaal	€ 923.525	€ 835.783	€ -	€ 835.783	€ 87.742	-10%