

MEMO

Contactpersoon

C.W. van Vuuren

T 078 – 770 2624

E CW.van.vuuren@dordrecht.nl

Van Wethouders C.C. van Benschop, P.J. Heijkoop en
H. van der Linden

Aan Raads- en commissieleden

Datum 9 februari 2023

Betreft Onderbouwing Stellingen in tweede Beeldvormende
Commissievergadering Doelgroepenvervoer op 14 februari 2023

Aanleiding

Op 17 januari 2023 heeft u in een beeldvormende commissie met genodigden (Stroomlijn, vervoerders, chauffeurs en gebruikers van zowel WMOvervoer als leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer) gesproken over het Doelgroepenvervoer. U bent in deze sessie geïnformeerd dat als gevolg van de huidige trends en ontwikkelingen in het doelgroepenvervoer keuzes in het (toeleidings)beleid onontkoombaar zijn.

Om het gesprek met u te kunnen voeren, waren voor 17 januari stellingen voorbereid. Op uw verzoek zijn de stellingen in dit memo onderbouwd met informatie om u inzicht te geven in de effecten van keuzes. Wij gaan aan de hand van deze stellingen graag met u in gesprek in een tweede beeldvormende commissievergadering (consultatie) op 14 februari 2023.

WMO vervoer (dagbesteding en vraagafhankelijk (recreatief-sociaal))

Stelling 1:

Is een rit mogelijk met de Wijkhopper?

Dan kunt u geen gebruik maken van de Drechthopper.

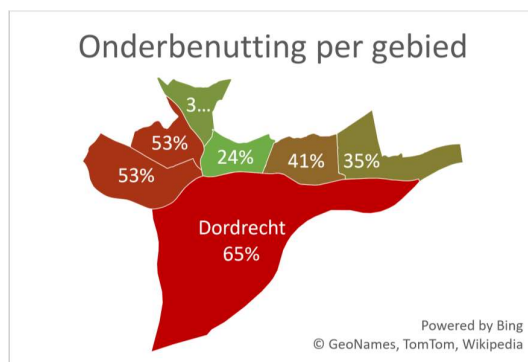
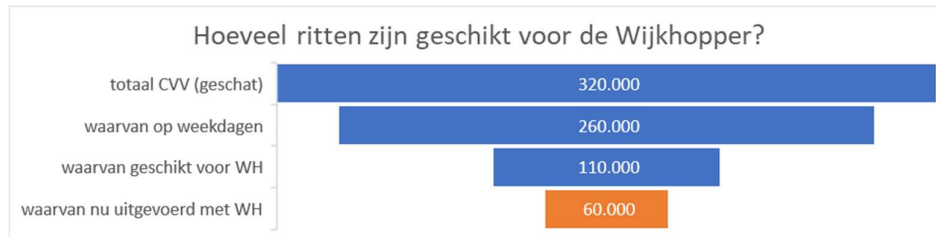
Op jaarbasis kan door Stroomlijn op weekdagen ongeveer het dubbele aantal ritten met een Wijkhopper worden uitgevoerd dan dat nu wordt gereden. De Wijkhopper rijdt een afstand die meestal minder is dan 7 kilometer en de rit vindt in principe plaats binnen de wijk, maar is daartoe niet beperkt. Van Wielwijk naar het ziekenhuis is bijvoorbeeld een rit die officieel de wijk overstijgt, maar wel prima met een Wijkhopper kan worden gereden.

Om in totaal op jaarbasis het bijna het dubbele aantal ritten van 110.000 te kunnen rijden, zijn 12 Wijkhoppers extra nodig, in combinatie met een efficiëntere inzet. Naast deze uitbreiding is ook een verschuiving nodig van de ritten, de onderbenutting van het potentiële aantal ritten met de wijkhopper is in Dordrecht het hoogst. Samen met ondernemers in de Drechtsteden wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een verbeterde en meer comfortabele Wijkhopper.

De verwachting is dat in 2023 20 ontwikkelkandidaten geplaatst kunnen worden. Deze ontwikkelplekken leiden kandidaten op tot chauffeur van de wijkhopper, met doorgroeipotentie naar chauffeur op de Drechthopper. Uitgaande van deze 20 ontwikkelplekken, zou dit naast het klimmen op de participatieladder door de chauffeurs, op jaarbasis een besparing op de uitkeringsvoorziening opleveren van € 376.000, -. Meer inzet van de Wijkhopper boven de Drechthopper levert daarnaast nog een besparing op in de vervoersvoorziening, aangezien de inzet van een

Datum 9 februari 2023

Wijkhopper per uur 5-10 euro minder kost dan een Drechthopper, onder andere omdat het voertuig goedkoper is.



Stelling 2:

Dagbestedingsvervoer gaat naar de dichtstbijzijnde geschikte locatie

Voor ritten naar dagbestedingslocaties geldt in principe geen maximale afstand. Zorgaanbieders specialiseren zich en onderscheiden zich van elkaar op medisch/psychisch gebied, maar ook bijvoorbeeld ook op geloofsovertuiging. Gebruikers van dagbesteding hebben vervolgens vrije keuze in dat landschap van zorgaanbieders.

Voorbeeld: Een aantal cliënten uit één van de deelnemende gemeenten kiest voor een dagbestedingslocatie in een naburige gemeente, terwijl diezelfde zorgaanbieder ook een locatie heeft in hun eigen gemeente, die cliënten blijkbaar minder aanspreekt of minder geschikt wordt geacht.

Het is lastig om een goed, inhoudelijk beeld te krijgen van de mogelijke alternatieven en de gevolgen van een inperking van de mogelijkheden voor dagbesteding. Maar grosso modo schat Stroomlijn dat wanneer dit wordt ingevoerd, een afname van ca. 30% in individuele ritafstand reëel is. Dat leidt nog niet direct tot minder chauffeurs/ritten, maar vermindert wel de kosten. Kosten worden bespaard omdat de chauffeur en het voertuig dat wordt gebruikt voor het routegebonden eerder kan overschakelen op aansluitend (Collectief Vraagafhankelijk) vervoer. Op den duur zou dit kunnen voorzien in een maximaal 10% efficiënter gebruik van routegebonden naar vraagafhankelijk vervoer.

Stelling 3:

Medische ritten worden niet meer gedoogd

Ongeveer 15% van de ritten met de Drechthopper betreft ritten naar een medisch behandelaar. Hoewel het niet de bedoeling is dat de Drechthopper/Wijkhopper wordt gebruikt voor medische ritten, worden deze ritten gedoogd. Het is ontzettend lastig om te handhaven op vervoersmotief. Gaat iemand naar het ziekenhuis op bezoek of vanwege een eigen consult? Stroomlijn schat in dat 70% van de bezoeken een direct medisch motief heeft, maar dit is geen harde wetenschap.

In sommige gevallen vergoedt de zorgverzekeraar uit de Zorgverzekeringswet (Zvw) het vervoer naar en van een ziekenhuis, zorgverlener of instelling. Dat hangt onder meer af van de ziekte of aandoening die iemand heeft. Het vervoer kan per ambulance plaatsvinden of met (eigen) auto, taxi of openbaar vervoer. Als begeleiding nodig is, kan de zorgverzekeraar de kosten van vervoer van een begeleider ook vergoeden. Soms is vergoeding van logeerkosten mogelijk in plaats van vervoer. Bij vervoer geldt een eigen bijdrage van €113,00 per kalenderjaar en is het eigen risico van toepassing.

Besparing, maar lastig handhaven

Het niet langer gedogen van medische ritten betekent een kostenbesparing van maximaal 5%. Het is echter makkelijk om de beperking op ritten te omzeilen door een rit te boeken naar een adres naast het ziekenhuis, dit gebeurde in de eerste jaren van het vraagafhankelijk vervoer in de Drechtsteden regelmatig. De ritten worden zeer gewaardeerd, omdat cliënten zelfstandig naar de medisch behandelaar kunnen waardoor minder beroep op het sociaal netwerk hoeft te worden gedaan. Ook definieert de SDD op de website de Drechthopper als volgt: "*Collectief vervoer voor mensen die door een beperking geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.*" Hierbij wordt er dus (momenteel) geen nuance gemaakt voor het sociaal-recreatieve aspect.

Stelling 4: Frequente reizigers in het sociaal vervoer en reizigers in de spitsuren betalen een hoger tarief

Sommige pashouders reizen bijna nooit (van de 13.000 pashouders in de Drechtsteden, gebruiken 7.500 mensen actief het vraagafhankelijk vervoer), anderen zeer regelmatig, een kleine groep Dordtse reizigers maakt meer dan 6 ritten per week (3 x heen en 3 x terug).

- Deelnemers die meer dan 26 weken per jaar meer dan de 6 ritten per week maken: 25 personen
- Deelnemers die meer dan 10 weken per jaar meer dan de 6 ritten per week maken: 62 personen

Het is mogelijk om in het vraagafhankelijk het jaarlijkse kilometerbudget te maximeren of frequente reizigers meer laten betalen voor het vraagafhankelijk vervoer.

- 50 personen (ca. 1,5% van de actieve gebruikers) reizen meer dan 1.500 km per jaar.
- 20 personen (minder dan 1% van de actieve gebruikers) reizen meer dan 2000 km per jaar.

Daarnaast is het mogelijk om reizigers met een financiële prikkel te ontmoedigen om in de spitsuren te reizen. De in november genomen maatregel, om reizigers in het vraagafhankelijkverkeer zo veel mogelijk te laten reizen in de daluren, zorgt er voor dat chauffeurs makkelijker een combinatie van ritten in het routegebonden en het

Datum 9 februari 2023

vraagafhankelijk vervoer kunnen rijden, waardoor de capaciteit aan chauffeurs toeneemt.

Reizigers van de Drechthopper betalen nu een eigen bijdrage voor het gebruik van de dienst: 13ct per kilometer met een opstaptarief van 60ct. Om kostendekkend te zijn, moet dit €2.25 per km zijn.

Er kan worden gedifferentieerd in opstap en kilometertarieven, bijvoorbeeld €1,00 per km boven de 1.500 km per jaar, hier is wel softwareontwikkeling mee gemeoid.

Verschillende tarieven in het land

Iedere opdrachtgever voor collectief doelgroepenvervoer bepaalt zelf het tarief. Ook de grondslag/methodiek is divers. Sommige systemen hanteren een zonesysteem zoals in het OV; andere systemen werken met een abonnementsstelsel, waar deelnemers een periodieke bijdrage doen als dan in combinatie met een variabel tarief. Dit maakt vergelijken vrij lastig.

Maar toch een poging:

Reizigers van de **Drechthopper** betalen een eigen bijdrage voor het gebruik van de dienst: 13ct per kilometer met een opstaptarief van 60ct. Een gemiddeld ritje met 1 deelnemer kost **€1,40**.

In **Rotterdam** kost een rit in 2022 €0,41 per zone wat een gemiddelde ritprijs oplevert van vermoedelijk **€1,23** in stedelijk gebied.

Doelgroepenvervoer in de **Alblasserwaard** kost per rit in 2022 €0,75 per zone, wat een gemiddelde ritprijs oplevert van vermoedelijk **€2,25** in landelijk gebied.

Qua stedelijkheid zitten de Drechtsteden daar redelijk tussenin en qua prijs zitten we meer op het stedelijke niveau.

Tarievenvergelijking regulier OV

Momenteel geldt het volgende tarief voor saldoritten in het OV:

- Instaptarief: €0,71
- Kmtarief: €0,113

Bij een gemiddelde ritlengte van 6 km is er anno '23 verrassend genoeg geen verschil meer.

Het gratis OV voor 65+ers in Dordrecht geldt nu alleen nog maar voor de lage inkomens, maar Stroomlijn vermoedt hierin wel grote overlap met de gebruikers van het collectief vraagafhankelijk vervoer.

	Amsterdam	Rotterdam	Den Haag	Utrecht
 <i>Wie heeft er recht op Wmo-vervoer?</i>	Alle inwoners 75+ mogen ook gebruikmaken van Wmo-vervoer	Alle inwoners van 75+ mogen ook gebruikmaken van Wmo-vervoer na 19.00 's avonds	Inwoners met Wmo-indicatie	Inwoners met Wmo-indicatie (+ OV-reizigers voor hoger tarief)
 <i>Wat is de eigen bijdrage?</i>	Opstaptarief € 0,98 + € 0,17/km (10% korting 18.00 t/m 01.00 op weekdagen)	Per strip € 0,40 of € 0,64 (afhankelijk van leeftijd)	Vaste bijdrage € 28,- per jaar.	Opstap- en zonetarief: € 0,80.
 <i>Er is wel geen limiet?</i>	Geen maximum	Max. 1.500 km / 312 ritten per jaar.	Geen maximum	Geen maximum

Leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer

Om een inschatting te kunnen maken van mogelijke besparingen door het leerlingenvervoer anders in te richten, wordt uitgegaan van een geschat gemiddeld bedrag per jaar per vervoerd kind.

Dit bedrag verschilt per vervoersvorm:

- Jeugdwetvervoer: per deelnemer op ca €4.000 (prijsspeil '23)
- Leerlingenvervoer: voor Dordrecht is dat €2.500 (prijsspeil '23)

Een actuele benchmark voor het leerlingenvervoer is niet beschikbaar. Maar in 2021 lag dit bedrag nog 6% lager dan het landelijk gemiddelde. Verwachting is dat dit percentage, gezien de gerealiseerde kostenbesparingen na de laatste aanbesteding, nu nog beter is. Al is hierop ingeleverd doordat onder dwingende spoed een vervoerder gecontracteerd is.

Stelling 5:

Meer kinderen binnen leerlingenvervoer op de fiets of met (begeleid) ov

Stroomlijn hanteert geen definitie of en wanneer een kind met OV kan reizen.

In de basis zou iedere leerling onder begeleiding met OV kunnen reizen, tenzij de problematiek van de leerling dat niet toestaat. Inschatting is dat vanaf 11 jaar (eind groep 7) geoefend kan worden om zelfstandig met het OV te reizen. Dit is wel afhankelijk van een aantal factoren: onder andere een rechtstreekse verbinding van A naar B en de problematiek van de leerling. Een leerling moet kunnen omgaan met (onverwachte) gebeurtenissen waar je tegenaan kan lopen in het OV. Denk hierbij aan bussen die niet komen of overgevoeligheid voor prikkels, drukte.

Er reizen nu 286 kinderen in het aangepast vervoer (AV). Van deze kinderen is de inschatting dat maximaal 40 kinderen gezien hun leeftijd en het type school waar zij naar toe gaan mogelijk met het (begeleid) OV kunnen of op de fiets. Het (financieel) effect ligt genuanceerd, alleen als je alle bezette plaatsen in een route kunt verplaatsen naar het OV en de andere leerlingen kunt verdelen over andere routes, is er het voordeel van een route/voertuig minder.

Tegelijkertijd zal er naar verwachting wel een effect zijn dus:

- Reken op gem. 4 deelnemers per route.
- Inschatting is dat bij 40 deelnemers minder er er 5 routes worden geschrapt.
- Maar die 40 is maximaal haalbaar, dus 2 á 3 is meer reëel
- Scheelt op jaarbasis (200 schooldagen x 2 x €30) = ca 25K per route

Deelnemers in OV kosten ca €450 per jaar (1/5 van de AV prijs). Maar hierbij wel de opmerking dat 1 leerling minder in het AV niet automatisch leidt tot 1 route minder. Voor de fiets liggen de kosten op € 350 per jaar.

Stelling 6:

Kinderen vanaf 9 jaar kunnen zelfstandig reizen

Nu is dit 11 jaar, in de modelverordening van de VNG is dit 9 jaar. Momenteel maken 102 leerlingen tussen de 9 en 11 gebruik van het leerlingenvervoer, dit is 35% van het totaal aantal leerlingen. Van deze leerlingen zou maximaal 40% zelfstandig (of met een buddy) kunnen reizen. Wanneer dezelfde rekenmethode als bij de vorige stelling wordt gehanteerd, worden hier maximaal 3 routes (dus €75.000) mee bespaard. Ingeschat wordt dat iedere leerling die gebruik maakt van een alternatieve vervoersvorm 320 ritten bespaard.

Stelling 7:

De km-grens (ondergrens) voor leerlingenvervoer wordt weer 6 km in plaats van de huidige 4 km

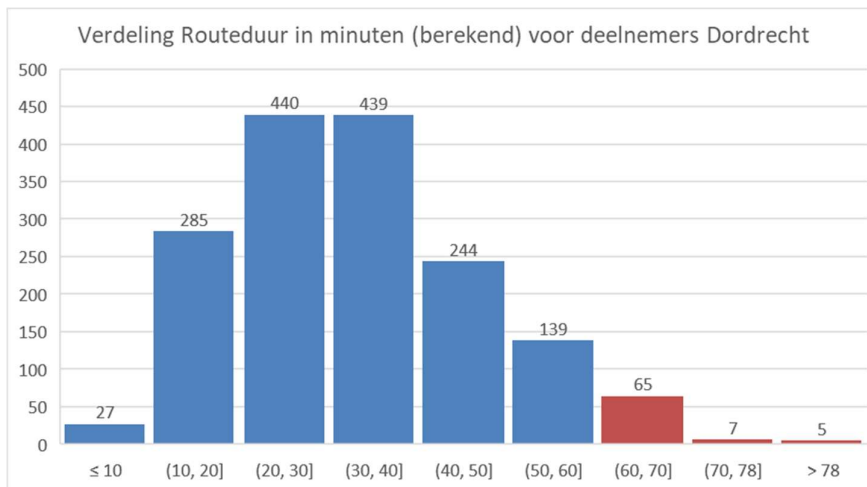
Er reizen 95 Dordtse kinderen met aangepast vervoer (35% van het totaal) die op meer dan 4 en minder dan 6 km afstand van hun school wonen.

95 totaal, dus best veel (35%) maar gezien het type scholen waar ze naartoe gaan, komen ze niet allemaal in aanmerking in verband met het type beperking dat we associëren met hun school. Als we daarvoor corrigeren, blijft ca 1/3 over dus 30 deelnemers.

(Extra informatie) reistijd in het leerlingen en jeugdhulpvervoer

In theorie is het zeker mogelijk dat ouders meekijken in het track & trace systeem van de vervoerder, om de instaptijd te verkorten en daarmee de rit, maar daarvoor moet het bestaande integratieplatform dat Stroomlijn gebruikt, wel worden uitgebreid. Inschatting is dit minimaal een extra half jaar implementatietijd kost, met bijbehorende kosten.

De actuele situatie is dat minder dan 5% van de ritten een geplande individuele ritduur van meer dan 60 minuten heeft. In werkelijkheid kunnen routes langer duren dan de geplande tijd vanwege verkeersdrukke of anderszins vertraging. In het bestek van de aanbesteding, wordt bij de randvoorwaarden voor vervoersplanning echter alleen uitgegaan van de geplande tijd.



Reistijd naar maximaal 45 minuten

Het is lastig te zeggen wat de impact zou zijn in de Drechtsteden wanneer de maximale reistijd (plan minister Wiersma) wordt verkort naar maximaal 45 min. Figuur 'routeduren' geeft aan dat deze maatregel geen invloed heeft op 85% van de bestaande routes. De resterende 15% betreft dan ruim 20 voertuigen/routes. Verwachting is dat dit aantal routes dan maximaal moet worden verdubbeld. Gerekend met een routeprijs van 25K per jaar, betekent dit bij 15%, maximaal 500K extra kosten (tenminste 20 chauffeurs/routes extra).

Algemeen

Kwaliteit van vervoer

Stroomlijn meet de kwaliteit voor de belangrijkste vervoersvormen volgens onderstaande normen per vervoerssoort.

CVV (Drechthopper)	CVV (Wijkhopper)	WMO dagbesteding	Leerlingvervoer	Jeugdvervoer
<ul style="list-style-type: none">• Punctualiteit (norm = 93%)• Klachten-percentage (norm = 0,3%)• Klant-tevredenheids onderzoek (KTO) (norm = 7,5)	<ul style="list-style-type: none">• Punctualiteit (norm = 93%)• Klachten-percentage (norm = 0,3%)• Klant-tevredenheids onderzoek (KTO) (norm=7,5)	<ul style="list-style-type: none">• Punctualiteit (norm = 93%)• Klachten-percentage (norm = 0,3%)• Klant-tevredenheids onderzoek (KTO) (norm=7,5)	<ul style="list-style-type: none">• Maximale reisduur 60 min (en 75 minuten buiten de regio)• Ophaal/afzetmarge binnen 15 min• Klant-tevredenheids onderzoek (KTO)• Klachten	<ul style="list-style-type: none">• Maximale reisduur 60 min (en 75 minuten buiten de regio)• Ophaal/afzetmarge binnen 15 min• Klant-tevredenheids onderzoek (KTO)• Klachten

In 2022 kwam de uitvoeringskwaliteit, door oplopende tekorten in de personele bezetting bij vervoerders en de snel stijgende vervoersvraag en verkeersdruk na het opheffen van de coronamaatregelen, steeds verder onder druk te staan. In het voorjaar van 2022 werd slechts 85% van de reizigers op tijd opgehaald. Hiervoor zijn per 1 november voor het vraagafhankelijk vervoer maatregelen ingevoerd, deze hebben de situatie sterk verbeterd. In november en december werd weer op tijd gereden. Per saldo werden er door de maatregelen in november en december 10% minder ritten per dag gereden. Alle vervoerders kampen momenteel met leveringsproblemen (tekort aan chauffeurs) die automatisch leiden tot een capaciteitsverlaging. Als deze beperking niet zou gelden, zou het verschil teruggebracht kunnen worden tot 8% minder ritten.

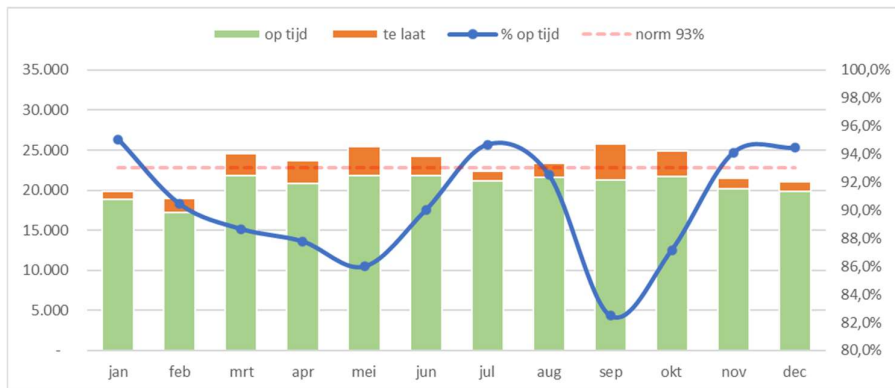
Met ingang van 2023 is het nieuwe contract doelgroepenvervoer van start gegaan met allerlei wijzigingen inclusief een nieuwe vervoerder. Door de korte implementatietijd na het wegvallen van de oorspronkelijke vervoerder eind oktober 2022 verloopt deze niet vlekkeloos. De nieuwe vervoerder heeft uitdagingen op het gebied van kwantiteit en kwaliteit van voertuigen, het inwerken van de nieuwe chauffeursgroep en het verwerven van nieuwe voertuigen.

In januari 2023 zakt het punctualiteitspercentage daarom naar verwachting weer naar 90%.

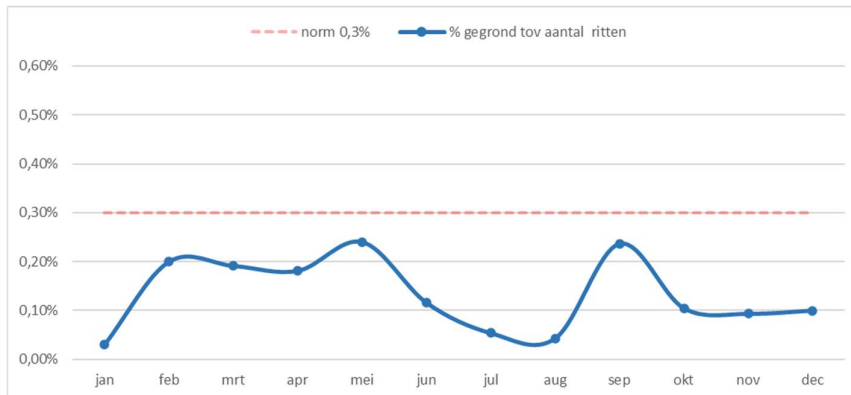
Het streven is om met behulp van de genomen maatregelen de uitvoeringskwaliteit weer structureel hoger of gelijk aan de norm te krijgen. Dus voor WMO bij een punctualiteit van minimaal 93% en een klachten percentage van maximaal 3 promille. Na 4 maanden, wanneer ook de implementatie van de nieuwe WMO contracten is ingeregeld, wordt een eerste evaluatie gedaan van de genomen maatregelen.

In het meest recente Klanttevredenheidsonderzoek, scoorde het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer een 8,1

Datum 9 februari 2023



Figuur 1: Volume en punctualiteit. De punctualiteit daalt gestaag na het opheffen van de coronamaatregelen en stijgt weer in de zomer door het seizoenseffect. Pas na de maatregelen in november dalen de volumes en komt de kwaliteit weer op peil. In januari '23 daalt de punctualiteit weer in verband met de implementatie van het nieuwe contract en de instroom van een nieuwe vervoerder.



Figuur 2: klachten 2022. Deze meting volgt dezelfde (geïnverteerde) trend als figuur 1

		Te laat	Gedrag chauffeur	Boekings fout	Taxi niet gekomen	Eigen bijdrage	Omnrijtijd	Type voertuig	Veilig Vervoer	overig
2022	jan		2	3	1					-
2022	feb	24	1	3	4			2		4
2022	mrt	29	2	3	5	1	1	2		4
2022	apr	30	3	2	5	1				2
2022	mei	37	3	2	3	1		4		11
2022	jun	19	2	1			2			4
2022	jul	2	5		1	1		1		2
2022	aug	2	2		4	1				1
2022	sep	38		4	5	3		2		9
2022	okt	17	1	1	2	2				3
2022	nov	9	1	4	2					4
2022	dec	1	5	2	4	2	2	1		4

Figuur 3: klachten naar soort in '22. Merk op dat de klachten over punctualiteit gelijke tred houden met de trend in figuur 1

Doelgroepenvervoer	Beleidskeuze	Concrete uitvoering	Effect financieel, kwaliteit dienstverlening, maatschappelijk effect
Leerlingen vervoer	Meer leerlingen binnen llv op de fiets of (begeleid) OV	40 deelnemers, dus 5 ritten maximaal minder in de ideale situatie (uitgaande van de ideale verdeling van leerlingen op andere ritten). In werkelijkheid zal dit dus 2 á 3 routes zijn	Besparing is 25k per jaar per route. Er wordt niet altijd een route bespaard, kan ook leiden tot minder leerlingen in een voertuig op een route, waardoor reistijd per leerling zou kunnen verminderen. Wanneer leerlingenvervoer minder lang duurt, kan een chauffeur eerder/efficiënter worden ingezet in het CCV. Daarnaast wordt de zelfredzaamheid van leerlingen vergroot.
Leerlingen vervoer	Kinderen vanaf 9 jaar kunnen zelfstandig reizen	In de modelverordening is dit 11 jaar. Het gaat hier om 102 leerlingen tussen 9 en 11 jaar waar dit beleid effect op zal hebben (35% van totaal). Max. 40% hiervan zou wellicht zelfstandig of met buddy kunnen reizen. Dit betekent een besparing van ong. 2 á 3 routes, zoals bij de vorige beleidskeuze uitgelegd afhankelijk van verdeling van de leerlingen over de overige ritten.	25k per route Voor effect kwaliteit dienstverlening, zie vorige stelling. Niet alle leerlingen in deze leeftijdscategorie zullen uiteindelijk zelfstandig kunnen reizen, omdat het hier niet altijd gaat om leerlingen die lichamelijk beperkt zijn, maar juist ook vaak sociaal emotioneel nog niet om kunnen gaan met prikkels in het verkeer.
Leerlingen vervoer	De km-ondergrens voor vervoer wordt 6 km i.p.v. 4	Doorvoering van dit beleid heeft effect op 95 leerlingen (35% van totaal), ritten afhankelijk van de verdeling op andere ritten. 1 leerlingen minder, betekent niet automatisch 1 rit minder. Veel kinderen in deze groep komen door hun beperking alsnog in aanmerking voor aangepast vervoer (rolstoelbus). Maatregel treft waarschijnlijk maximaal 30 kinderen (en hun ouders).	25k per route Voor effect kwaliteit dienstverlening, zie stelling 1.
WMO CCV	Frequente reizigers en/of reizigers in de spitsuren betalen een hoger tarief	Percentage reizigers dat meer dan 1500 km per jaar rijdt in het CCV is ca 1,5% (50 reizigers) daar kan een meerprijs voor betaald worden, ook kan het kilometerbudget worden gemaximeerd op 1.500km.	Verwachting is dat een hoger tarief voor frequente reizigers (of reizen in de spits) leidt tot een demping op de vraag. Door reizigers met een financiële prikkel te verleiden in het CCV de spits te vermijden, kunnen ritten worden gespreid en is de verwachting dat dit een positief effect zal hebben op de uitvoeringskwaliteit

Datum

9 februari 2023

WMO DB	Dagbestedingsv ervoer gaat naar de dichtstbijzijnde geschikte locatie	Verwachting dat er 30% afname in individuele ritafstand, dat maakt ruimte om chauffeurs die dagbestedingsritten rijden meer ritten in het CCV te laten rijden.	10% efficiency in inzet chauffeurs, waardoor de punctualiteit zal verbeteren en het aantal ritten dat kan worden aangeboden stijgt. Leidt tot onrust onder (kwetsbare) gebruikers, die van vertrouwde locatie moeten wisselen.
WMO CCV	Medische ritten worden niet meer gedoogd	Dit betreft 15% van de ritten, moeilijk handhaven	Kostenbesparing van 5% Leidt tot minder zelfstandigheid onder reizigers die afhankelijker worden van hun sociale netwerk voor medische ritten.
WMO CCV	Is een rit mogelijk met de Wijkhopper? Dan kunt u geen gebruik maken van de Drechthopper	Op jaarbasis kan de Wijkhopper op weekdagen ca. het dubbele aantal ritten rijden, verwachting is dat 20 ontwikkelplekken gevuld kunnen worden.	Besparing van maximaal €376.00,- op uitkeringsvoorziening. Chauffeurs die de bijstand verlaten, kunnen meer meedoen in de maatschappij/stijgen op de participatieladder. Uurtarief voor inzet Wijkhopper is 5- 10 euro per uur lager dan Drechthopper. De huidige Wijkhopper wordt door reizigers niet altijd als comfortabel ervaren (mensen zijn angstig of ervaren fysieke ongemakken), dus kan door reizigers als beperkend, worden ervaren.