

Brief aan de leden
T.a.v. het college en de raad

informatiecentrum tel.
(070) 373 8020

uw kenmerk

bijlage(n)

1

betreft
Inkomensgrenzen in de Wmo

ons kenmerk
BAOZW/U201200099
Lbr. 12/010

datum

31 januari 2012

Samenvatting

De vraag of gemeenten inkomensgrenzen in de Wmo mogen hanteren is al vanaf de totstandkoming van de Wmo actueel. Doordat er over dit onderdeel de afgelopen jaren weinig jurisprudentie is gekomen, kwam de discussie tot voor kort niet verder.

In het afgelopen jaar hebben veel gemeenten hun Wmo verordening aangepast volgens de principes van de Kanteling. Steeds meer gemeenten die de aanvraag beoordelen van een burger met een beperking die problemen ondervindt met zijn zelfredzaamheid en participatie, willen bij de oplossing ook diens eigen (financiële) verantwoordelijkheid en eigen sociale steunsysteem betrekken.

Op 19 december 2011 en op 19 januari 2012 heeft de Centrale Raad van Beroep twee uitspraken gedaan in de casus van de gemeente Edam-Volendam (LJN:BU7263) en in de casus van de gemeente Dongen (LJN BV1309). De uitspraak van 19 december betrof een zaak waarbij de gemeente een scootmobiel in bruikleen had toegekend en daarbij een besparingsbijdrage aan de aanvrager had opgelegd. De Centrale Raad heeft uitgesproken dat artikel 4 lid 2 van de Wmo geen ruimte biedt om naast of in plaats van de eigen bijdrage-regeling van artikel 15 nog andere financiële voorwaarden zoals een besparingsbijdrage op te leggen.

De uitspraak van 19 januari 2012 ging over de zaak van de gemeente Dongen die had besloten een inkomensgrens voor de regiotaxi te gaan hanteren en daarom de vervoersvoorziening van een gebruiker introk omdat zijn inkomen hoger was dan de inkomensgrens. De Centrale Raad heeft geconcludeerd dat er bij de verstrekking van een vervoersvoorziening in natura, naast de op artikel 15 gebaseerde eigen bijdrage geen ruimte is voor een inkomensgrens.

Wat betekenen deze uitspraken van de hoogste rechter voor het Wmo beleid van gemeenten? Mogen gemeenten nu wel of niet een inkomensgrens voor individuele Wmo voorzieningen hanteren? Op verzoek van de leden wijdt de VNG een aparte ledenbrief aan de consequenties van de uitspraken van de Centrale Raad voor het Wmo beleid van gemeenten.

Aan de leden

informatiecentrum tel.
(070) 373 8020

uw kenmerk

bijlage(n)

1

betreft
Inkomensgrenzen in de Wmo

ons kenmerk
BAOZW/U201200099
Lbr. 12/010

datum

31 januari 2012

Geacht college en gemeenteraad,

De vraag of gemeenten inkomensgrenzen in de Wmo mogen hanteren is al vanaf de totstandkoming van de Wmo actueel. De juridische vraag achter deze discussie is de interpretatie van de betekenis van artikel 4 lid 2 van de Wmo mede in relatie tot de artikelen 15-18 van de Wmo over de eigen bijdrage-regeling.

Artikel 4 lid 2 luidt als volgt: "Bij het bepalen van de voorzieningen houdt het college van burgemeester en wethouders rekening met de persoonskenmerken en behoeften van de aanvrager van de voorzieningen, waaronder verandering van woning in verband met wijziging van levenssituatie, alsmede met de capaciteit van de aanvrager om uit een oogpunt van kosten zelf in maatregelen te voorzien". Doordat er over dit onderdeel de afgelopen jaren weinig jurisprudentie is gekomen, kwam de discussie tot voor kort niet verder.

In het afgelopen jaar hebben veel gemeenten hun Wmo verordening aangepast volgens de principes van de Kanteling. Steeds meer gemeenten die de aanvraag beoordelen van een burger met een beperking die problemen ondervindt met zijn zelfredzaamheid en participatie, willen bij de oplossing ook diens eigen (financiële) verantwoordelijkheid en eigen sociale steunsysteem betrekken.

Een groeiend aantal gemeenten besloot voor de HH en voor bepaalde vervoersvoorzieningen zoals scootmobielen inkomensgrenzen te hanteren. Een inkomensgrens houdt in dat een aanvrager met een inkomen boven het door de gemeente bepaalde norminkomen geen recht heeft op deze Wmo voorzieningen dan wel de kosten daarvan zelf moet dragen.

Recent heeft de meervoudige kamer van de Centrale Raad van Beroep twee uitspraken gedaan die betrekking hebben op de discussie over de inkomensgrenzen.

De eerste is gedaan op 19 december 2011 in de casus van de gemeente Edam-Volendam (LJN:BU7263). Het betrof hier een zaak waarbij de gemeente een scootmobiel in bruikleen had toegekend en daarbij een besparingsbijdrage aan de aanvrager had opgelegd. Een besparingsbijdrage is een bijdrage die wordt gevraagd omdat de toegekende voorziening een algemeen gebruikelijke voorziening vervangt die normaliter uit eigen inkomsten wordt betaald. De Centrale Raad heeft uitgesproken dat artikel 4 lid 2 van de Wmo geen ruimte biedt om naast of in plaats van de eigen bijdrage-regeling van artikel 15 nog andere financiële voorwaarden zoals een besparingsbijdrage op te leggen.

De tweede uitspraak is gedaan op 19 januari 2012 in de casus van de gemeente Dongen. De gemeente Dongen had besloten een inkomensgrens voor de regiotaxi te gaan hanteren en had bestaande gebruikers van de regiotaxi toestemming gevraagd om inkomensgegevens bij de Belastingdienst op te vragen. Op grond van die gegevens had de gemeente geconcludeerd dat het inkomen van een gebruiker hoger was dan de inkomensgrens en had de vervoersvoorziening beëindigd. De Centrale Raad heeft geconcludeerd dat er bij de verstrekking van een vervoersvoorziening in natura, naast de op artikel 15 van de Wmo gebaseerde eigen bijdrage, geen ruimte is voor een inkomensgrens.

Wat betekenen deze uitspraken van de hoogste rechter voor het Wmo beleid van gemeenten? Maken deze uitspraken werkelijk een eind aan alle juridische discussies over de betekenis van artikel 4 lid 2 van de Wmo? En mogen gemeenten nu wel of niet een inkomensgrens voor individuele Wmo voorzieningen hanteren?

Op verzoek van de leden wijdt de VNG een aparte ledenbrief aan de consequenties van de uitspraken van de Centrale Raad voor het Wmo beleid van gemeenten.

De reikwijdte van de uitspraken van de Centrale Raad

In de zaak van de gemeente Edam Volendam ging het niet om de vraag of de gemeente een Wmo voorziening mag weigeren op grond van het inkomen van de aanvrager. De gemeente Edam Volendam had al een Wmo voorziening verstrekt en de vraag was of de gemeente in plaats van een eigen bijdrage een besparingsbijdrage mocht vragen. De rechter is daarover duidelijk: dat mag niet.

De Centrale Raad baseert zijn uitspraak vooral op de interpretatie van de wetsgeschiedenis. Lastig daarbij is dat artikel 4 bij amendement in de Wmo terecht is gekomen. Daarom is er geen uitgebreide uitleg in de Memorie van Toelichting beschikbaar. Daarbij is een definitie van zelfredzaamheid gegeven die ruimte laat voor de stelling dat iemand die voldoende geld (inkomen) heeft en verstandelijke vermogens om zelf de nodige voorzieningen te regelen, niet in aanmerking komt voor een individuele voorziening. Immers: hij is zelfredzaam!

Het parlementaire debat over dit amendement maakt duidelijk dat geen rekening mag worden gehouden met het vermogen (daarom is ook het woord 'capaciteit' gebruikt). Ook wordt betoogd dat gemeenten geen inkomenspolitiek mogen voeren, wat dat dan ook moge betekenen. Met het inkomen mag wel rekening worden gehouden.

De uitspraak gaf nog geen duidelijk antwoord op de vraag of gemeenten een inkomensgrens mogen hanteren. Ook bleef de vraag onbeantwoord of de Wmo de gemeente verder geen enkele ruimte laat om bij de beoordeling van een Wmo aanvraag voor een voorziening rekening te houden met het inkomen van de aanvrager.

In de zaak van de gemeente Dongen gaat de Centrale Raad een stap verder: de gemeente mag naast de eigen bijdrage geen inkomensgrens hanteren, zelfs niet voor het collectief vervoer. De inkomensgrens voor het collectief vervoer was onder de Wvg wel geaccepteerd.

Individueel onderzoek en individueel maatwerk gaan boven alles

Het verbod op een inkomensgrens voor het collectief vervoer komt niet helemaal uit de lucht vallen. In december 2010 deed de Centrale Raad een belangrijke uitspraak over het hanteren van een inkomensgrens in de Wmo in de zaak tegen de gemeente Ooststellingwerf (LJN: B01038 09/2401 WMO). Deze gemeente had de aanvraag van een bejaarde man voor het collectief vervoer afgewezen op grond van diens inkomen en dit gemotiveerd met het algemeen gebruikelijk zijn van een auto bij een bepaalde inkomensgrens. De man had echter aangegeven vanwege zijn leeftijd geen auto meer te kunnen rijden.

De rechter stelde dat de gemeente de aanvraag niet op grond van de inkomensgrens alleen had mogen afwijzen. Ook had de gemeente ten onrechte het collectief vervoer gelijk gesteld met het bezit van een auto. De gemeente had een individueel onderzoek naar de situatie van de aanvrager moeten doen en op die basis tot een passende oplossing moeten komen.

Sinds die uitspraak is het duidelijk dat de gemeente bij iedere aanvraag altijd een individueel onderzoek moet doen naar de situatie van de aanvrager en op basis daarvan een individuele afweging moet maken. Een algemene inkomensgrens hanteren voor individuele voorzieningen past per definitie niet bij de opdracht maatwerk te leveren.

Het begrip algemeen gebruikelijk

Veel gemeenten hebben in hun verordening opgenomen dat het collectief vervoer voor mensen met een inkomen boven een bepaalde grens als "algemeen gebruikelijk" wordt beschouwd. Een aantal gemeenten heeft dezelfde redenering toegepast op de HH. Deze redenering berust op een misverstand met betrekking tot de toepassing van het begrip "algemeen gebruikelijk".

De criteria om een voorziening als algemeen gebruikelijk te benoemen zijn:

- De voorziening is niet speciaal voor mensen met een handicap bedoeld.
- De voorziening moet in normale winkels te koop zijn
- De voorziening moet een prijs hebben die niet zodanig hoog is waardoor de voorziening voor grote groepen mensen onbereikbaar zou worden.

Om die reden kan een scootmobiel niet algemeen gebruikelijk zijn want die is alleen bedoeld voor mensen met een beperking.

Voor het collectief vervoer geldt in feite hetzelfde. Onder de AAW, de voorloper van de Wvg, bestond alleen een inkomensgrens voor de auto. Boven die grens werd een auto als algemeen gebruikelijk beschouwd. De gemeenten hebben onder de Wvg de inkomensgrens voor de auto uitgebreid naar het collectief vervoer. Maar uit de hierboven geciteerde uitspraak van de Centrale raad van december 2010 blijkt al dat de Centrale Raad het collectief vervoer niet gelijk stelt met de auto.

Van het collectief vervoer kan niet worden gesteld dat het bij een bepaald inkomen algemeen gebruikelijk is. Het is speciaal bedoeld voor mensen met een beperking en als mensen zonder beperking er ook mee mogen reizen dan betalen die laatsten een kostendekkend tarief.

Mensen met een beperking hebben geen alternatief voor het collectief vervoer als zij geen auto (kunnen) rijden.

De HH lijkt op het eerste gezicht wel te voldoen aan deze criteria. Maar de volgende vraag is dan: bij welke inkomensgrens is HH algemeen gebruikelijk? SGB0 heeft hiernaar eind 2006 in opdracht van de VNG onderzoek gedaan. SGB0 heeft toen allerlei regelingen, wetten, CAO's en jurisprudentie bekeken en heeft geconcludeerd dat inkomensgrenzen met verschillende doelen en op verschillende niveaus worden gehanteerd. Er vallen uit de bestaande praktijk geen objectieve gronden af te leiden waarop de hoogte van een inkomensgrens kan worden gebaseerd. SGB0 concludeert in haar onderzoek dat als gemeenten inkomensgrenzen willen hanteren, zij het beste kunnen aansluiten bij de Wmo eigen bijdrage-regeling zelf.

In ieder geval is de Wmo niet te vergelijken met Bijstand. De inkomensgrenzen van de (bijzondere) bijstand gelden niet voor de Wmo. Het is niet de bedoeling van de Wmo dat mensen met een beperking met hun inkomen op het niveau van de bijstand uitkomen als ze de voorziening zelf moeten betalen.

Zonder inkomensgrens groei van het aantal gebruikers van het collectief vervoer?

Gemeenten vrezen dat het aantal gebruikers van het collectief vervoer fors zal stijgen als zij geen inkomensgrens meer mogen hanteren. Daardoor zullen de kosten van het collectief vervoer stijgen en zal dit vervoer uiteindelijk ook voor de Wmo doelgroep met een lager inkomen duurder worden. Op dit moment is niet goed te overzien of deze vrees terecht is. In dit verband wijst de VNG op landelijk onderzoek waaruit blijkt dat 40% van de huidige pashouders niet of nauwelijks gebruik maakt van het collectief vervoer. Ook blijkt dat 40% van de pashouders daarnaast ook gebruik maakt van het gewone openbaar vervoer. Het kan dus raadzaam zijn voor gemeenten om nog eens goed te kijken naar de indicatiestelling.

En dan is er nog de vraag gesteld of de gemeente voor het collectief vervoer met gedifferentieerde tarieven zou kunnen werken om het systeem meer kostendekkend te maken.. Mensen met een beperking met een hoger inkomen zouden dan een hoger tarief kunnen betalen.

Deze vraag kan niet zonder meer bevestigend beantwoord worden.

In plattelandsgebieden waar nauwelijks meer gewoon openbaar vervoer bestaat, zijn niet-autobezitters met en zonder beperking afhankelijk van het collectief vervoer. Beiden hebben geen alternatief. Toch betalen de mensen met een beperking het OV tarief en mensen zonder beperking het hogere tarief. In dit geval lijkt het rechtvaardiger om bij de toepassing van het hogere tarief rekening te houden met het inkomen van een persoon.

In stedelijke gebieden daarentegen hebben mensen zonder beperking het gewone openbaar vervoer als alternatief voor de auto, mensen met een beperking hebben dat niet. Is het dan redelijk om mensen met een beperking en een hoger inkomen een hoger tarief dan het OV-tarief te laten betalen?

De VNG zal de ontwikkelingen op dit terrein blijven volgen en signalen van grotere stijgingen van aantallen gebruikers van het collectief vervoer onder de aandacht brengen van het rijk.

Geen algemene inkomensgrens voor Wmo voorzieningen, maar wat dan?

De Centrale Raad heeft het laatste woord over het vraagstuk van de financiële zelfredzaamheid nog niet gesproken. Zo loopt er bij een rechtbank nog een zaak over een persoon met een beperking die een aangepaste woning in haar woonplaats verliet om samen te gaan wonen met een nieuwe partner in een andere gemeente. Het echtpaar kocht een woning ter waarde van 1 miljoen euro en vroeg de gemeente te kosten van de voor haar handicap noodzakelijke aanpassingen te vergoeden. De gemeente was van oordeel dat iemand die een dergelijk bedrag voor een huis kan uitgeven ook in staat is de aanpassingen daaraan zelf te financieren. Als ook deze zaak voor de Centrale Raad komt zal de uitspraak bijdragen tot meer inzicht in de grenzen van de Wmo.

Tot die tijd kan de VNG een tweetal varianten laten zien waaruit gemeenten een keuze kunnen maken. Gemeenten die juridisch geen enkel risico willen lopen adviseren wij te kiezen voor variant 1. De variant 2 is naar de stand van de huidige jurisprudentie veilig, maar de VNG kan niet garanderen dat zaken anders komen te liggen als de Centrale Raad nieuwe uitspraken doet. Voor deze variant zullen wij in overleg treden met het Rijk om de Wmo en het Besluit MO op dit punt te verduidelijken.

1. De juridisch absoluut veilige variant

Aan alle aanvragers die vanwege hun beperking in aanmerking komen voor een Wmo-voorziening, wordt de voorziening verstrekt onder betaling van een eigen bijdrage volgens de regeling in het Besluit Wmo dan wel betaling van het OV-tarief voor het collectief vervoer. Let er daarbij op dat de eigen bijdrage over de volledige kostprijs van de voorziening wordt berekend.

2.. De juridisch tamelijk veilige variant van de "omgekeerde" toepassing van de eigen bijdrage-regeling

Deze variant komt er op neer dat personen die op grond van hun inkomen de volledige kostprijs van de voorziening zelf kunnen betalen (en regelen) een voorziening uit de Wmo geweigerd kan worden. Uit de wetgeschiedenis van de Wmo kan worden afgeleid dat voor de bepaling van de draagkracht van de aanvrager kan worden aangeknoopt bij die van de eigen bijdrage-regeling in het Besluit maatschappelijke ondersteuning. De eigen bijdrage regeling (zoals opgenomen in H4 van het Besluit) houdt in, dat tot 120% van het sociaal minimum voor een alleenstaande 65+ respectievelijk tot 105% van het sociaal minimum voor een alleenstaande 65- een vastgelegd maximumbedrag (jaarlijks geïndexeerd) geldt. Boven deze inkomensgrens geldt een maximum eigen bijdrage van 15% over het meerdere inkomen.

Daarmee zijn de inkomensgrenzen, die in de Wmo gehanteerd mogen worden, al vastgelegd als landelijke norm, die geldt voor het bepalen van de draagkracht bij de individuele toetsing conform het compensatiebeginsel (art. 4 Wmo). De normering beoogt zowel maxima te stellen, als deze te uniformeren en invulling te geven aan draagkrachtprincipes, mede voor de toepassing van het compensatiebeginsel in de Wmo. In de bijlage bij deze ledenbrief wordt een voorbeeldberekening gegeven.

De variant laat onverlet dat de gemeente altijd de individuele toets op zowel 'zelf in staat zijn te organiseren' als 'zelf kan betalen' dient toe te passen. Houd daarbij ook rekening met cumulatie van kosten van Wmo en AWBZ-voorzieningen, want het CAK, die de cumulatie van eigen bijdragen bewaakt, komt in deze variant niet voor. De gemeente zal bij toepassing van deze variant aparte afspraken met het CAK moeten maken.

Samengevat komt deze variant er op neer dat de gemeente de eigen bijdrage-regeling uit het Besluit niet toepast op het moment dat een persoon de voorziening heeft gekregen, maar deze betreft bij de beoordeling van de aanvraag.

Biedt de Wmo nog andere mogelijkheden voor eigen gemeentelijk beleid?

Met de uitspraken van de hoogste rechter lijkt het erop dat artikel 4 lid 2 gemeenten geen ruimte meer biedt om te beoordelen of een aanvrager van een Wmo voorziening deze zelf kan regelen en betalen. De Centrale Raad verbindt dit artikel met de eigen bijdrage-regeling van artikel 15. Maar de rechter heeft nog niets gezegd over artikel 4 lid 1. De kern van dit artikel is : "ter compensatie van beperkingen die een persoon ondervindt in zijn zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie, treft het college van B en W voorzieningen op het gebied van maatschappelijke ondersteuning die hen in staat stellen enz.'

Met andere woorden het gaat erom of een persoon beperkingen ondervindt in zijn zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie. En de volgende vraag is dan, of hij in staat is de beperkingen te compenseren door een oplossing te organiseren en te betalen. Als die persoon dat kan hoeft er niet gecompenseerd te worden. Maar de vraag is hoe beoordeelt een gemeente of iemand zelf in staat is de oplossing te organiseren en te betalen.

De VNG stelt zich, na advisering door juristen, op het standpunt dat wij de gemeenten op dit moment niet willen adviseren om te experimenteren met de ruimte die artikel 4 lid 1 mogelijk nog biedt. Dat betekent niet dat u als gemeente het niet mag proberen, maar de wetgever zal geen tegemoetkoming bieden en u neemt bewust het risico dat het beleid moet worden bijgesteld als een rechterlijke uitspraak dat gebiedt.

Overleg VNG en Rijk over de Wmo en het Besluit Maatschappelijke Ondersteuning

De VNG is met het rijk in overleg om de Wmo en het Besluit MO met betrekking tot de eigen bijdrage regeling te verduidelijken en aan te vullen. Het gaat om de volgende zaken:

De volledige kostprijs als grens voor de eigen bijdrage

In het Besluit Wmo is nog aanvullend de bepaling opgenomen, dat in het geval van het verschaffen in eigendom van een voorziening, gedurende maximaal 3 jaar (39 perioden van 4 weken) een eigen bijdrage dan wel eigen aandeel in de financiële vergoeding in rekening gebracht mag worden. Deze bepaling kan ertoe leiden dat burgers niet de volledige kostprijs voor een voorziening betalen (b.v. bij een grote verbouwing).

De toelichting op het Besluit bepaalt anderzijds dat de grens voor het betalen van een eigen bijdrage ligt bij het betalen van de volledige kostprijs. Over de eigen bijdrage voor een voorziening in bruikleen zegt het Besluit niets.

Uitgangspunt zou moeten zijn dat de grens voor de eigen bijdrage ligt bij het betalen van de volledige kostprijs of het nu gaat om een voorziening in eigendom dan wel in bruikleen.

De "omgekeerde toepassing" van de eigen bijdrage-regeling in het Besluit MO opnemen

Deze variant lijkt niet in strijd met de bestaande jurisprudentie, maar de tekst van het Besluit MO is er niet duidelijk over. Een verduidelijking van het Besluit MO op dit punt is noodzakelijk om gemeenten volledige zekerheid te bieden dat dit is toegestaan.

De vermogenstoets

Bij de behandeling van de Wmo in de Eerste Kamer is destijds gesproken over het hanteren van een vermogenstoets. Daarop is geantwoord, dat dit niet wenselijk wordt geacht, aangezien het inkomen voldoende maatstaf voor draagkracht wordt geacht.

In de Bestuursafspraken 2011-2015 (p. 52) is nog het volgende opgenomen:

"Rijk en VNG spreken af zo spoedig mogelijk te onderzoeken of in de Wmo een vermogenstoets kan worden ingevoerd en of de wettelijke bepaling die rolstoelen uitsluit van een eigen bijdrage kan worden geschrapt".

Inmiddels ligt er nu een wetsvoorstel bij de Raad van State, waarin het huidige inkomensbegrip voor eigen bijdragen in de AWBZ en Wmo wordt uitgebreid met een vermogensbestanddeel. Deze vermogensinkomensbijtelling houdt in, dat het inkomen dat relevant is voor het vaststellen van de hoogte van de eigen bijdrage wordt opgehoogd met een percentage (4%) van het belastbaar vermogen (boven vrijstellingsgrens box 3). Het eigen huis blijft buiten beschouwing.

De Kanteling en het onderscheid tussen algemeen/collectief en individueel

In het licht van de Kanteling zullen gemeenten steeds meer algemene en collectieve Wmo voorzieningen in het leven roepen die voorliggend zijn aan individuele voorzieningen. Artikel 15 lid 1 van de Wmo verbindt de eigen bijdrage aan een individuele voorziening. Daarentegen spreekt artikel 4 lid 1 van "voorzieningen" die het college moet treffen om burgers met een beperking te compenseren. In de Wmo en in de wetgeschiedenis van de Wmo is niet terug te vinden hoe gemeenten de eigen bijdrage moeten toepassen bij algemene en collectieve voorzieningen. Van de omslag van individueel naar algemeen/collectief wordt meestal gesteld dat deze kostenbesparend is. Maar als er bij een algemene/collectieve voorziening geen eigen bijdrage in de kosten zou mogen worden opgelegd, dan wordt de besparing hoogstwaarschijnlijk weer teniet gedaan. De VNG vindt dat de mogelijkheid van een eigen bijdrage of bijdrage in de kostprijs van algemene en collectieve voorzieningen onderzocht en uitgewerkt moet worden. Daarbij moet er ook aandacht zijn voor de cumulatie van eigen bijdragen of bijdragen in de kostprijs als deze niet via het CAK lopen. Waarschijnlijk zal de Wmo daarvoor moeten worden aangepast.

Decentralisatie begeleiding en de eigen bijdrage-regeling

Bij de overheveling van de extramurale begeleiding uit de AWBZ naar de Wmo zal de huidige eigen bijdrage regeling in beginsel ook van toepassing zijn op de begeleiding. Het Transitiebureau begeleiding van VWS en VNG zal voor de eigen bijdrage-regeling voor de begeleiding een handreiking voor gemeenten maken.

Hoogachtend,
Vereniging van Nederlandse Gemeenten



mr. R.J.J.M. Pans
voorzitter directieraad

Deze ledenbrief staat ook op www.vng.nl onder brieven.

Bijlage I

Voorbeeldberekening van de omgekeerde toepassing van de eigen bijdrageregeling

Tabel: Berekening met gebruikmaking van de CAK-rekenmodule eigen bijdrage Wmo 2011:

(Verzamel) inkomen	Max periodebijdrage		Max bijdrage na Wtcg	
	4 wk	13x / jaar	4 wk	13x /jaar
€ 15.000	€ 25,40	330,20	€ 17,02	221,26
€ 25.000	€ 25,40	330,20	€ 17,02	221,26
€ 27.500 *	€ 25,40	330,20	€ 17,02	221,26
€ 28.000	€ 34,20	444,60	€ 22,90	297,70
€ 30.000	€ 57,25	744,25	€ 38,36	498,68
€ 35.000	€ 114,95	1.494,35	€ 77,00	1.001,00
€ 40.000	€ 164,99	2.144,87	€ 110,54	1.437,02
€ 60.000	€ 395,76	5.144,88	€ 265,16	3.447,08
€ 80.000	€ 626,53	8.144,89	€ 419,78	5.457,14

*Het omslagpunt van vast wettelijk minimum naar procentuele aanslag (max 15%) ligt net boven een inkomen van € 27.500.

Uitgaande van deze bovengrens van 15% van het (verzamel)inkomen, kan de door de gemeente te hanteren inkomensgrens als volgt berekend worden.

Voor de afweging of iemand voor hulp of een voorziening op grond van zijn draagkracht in aanmerking komt of afgewezen kan worden, wordt berekend wat de kosten voor de ondersteuning per 4-wekenperiode of op jaarbasis zijn.

Liggen die kosten boven de maximale periodebijdrage of jaarbijdrage, dan gaat dit boven de draagkracht van betrokkene uit. Dan dient de gemeente aan betrokkene ondersteuning te leveren, onder inhouding van de maximaal op te leggen eigen bijdrage of eigen aandeel.

Liggen de kosten onder deze maximale bijdrage, dan is betrokkene qua draagkracht in principe in staat om daar zelf in te voorzien, en kan de gemeente na toetsing de aanvraag afwijzen.

Bij grensgevallen en bijzondere persoonlijke omstandigheden kan de gemeente ook besluiten wel over te gaan tot toekenning. De inning van de toegestane eigen bijdrage/het eigen aandeel dekt dan in principe toch de kosten van de geleverde ondersteuning van de gemeente tot de kostprijs is opgebracht.