

**Vragen van J. Eilert (PvdA fractie)**  
**Onderwerp: mededeling Regiotaxi en Wmo**

pagina 1: notitie

De WMO pas is bedoeld voor sociale kilometers. Wat is de definitie van sociale kilometers? Citaat: WMO pas is niet bedoeld voor vervoer naar dagbesteding. Is dit in de verordening geregeld?

Artikel 16 van het WMO beleid geeft het volgende aan: de mogelijkheid om contacten te hebben met medemensen en deel te nemen aan recreatieve, maatschappelijke of religieuze activiteiten.

Vraag: worden dagactiviteiten in een zorgboerderij hier niet onder gerangschikt? Waarom niet?

Antwoord:

“Sociale kilometers” is niet echt een term die we gebruiken. De Wmo pas is bedoeld voor vervoer om sociale contacten te onderhouden en deel te nemen aan het leven van alle dag. In artikel 15 van de verordening staat het resultaat “zich lokaal verplaatsen per vervoermiddel” in dat artikel en in de toelichting is te lezen wat daarmee bedoeld wordt. De tekst is hieronder toegevoegd.

In de verordening is niet specifiek opgenomen dat de pas niet bedoeld is voor dagbesteding. Er is echter wel sprake van een voorliggende voorziening. De aanbieders van dagbesteding krijgen namelijk vanuit de AWBZ betaald om de mensen te vervoeren van hun huis naar de plek van dagbesteding. Dit is onderdeel van de indicatie die afgegeven wordt van het CIZ. Daarmee zijn de aanbieders hier verantwoordelijk voor en is het niet de bedoeling dat de gemeente die kosten op zich neemt.

pagina 1: gemarkeerde text

De Wmo kortingspas kan nu onbeperkt gebruikt worden. In een aantal gevallen wordt de Wmo pas gebruikt voor vervoer naar dagbesteding of werk (WSW). De Wmo pas is hier niet voor bedoeld, voor dit soort vervoer is er een voorliggende voorziening.

Vraag: met onderliggende voorziening wordt wellicht het openbaar vervoer bedoeld? En wat als dit geen oplossing voor de client is, bijvoorbeeld als gevolg van beperkingen?

Antwoord:

Met voorliggende voorziening wordt niet het OV bedoeld, omdat de mensen die gebruik maken van dagbesteding hier vaak geen gebruik van kunnen maken. Als zij geen gebruik kunnen maken van het OV is het vervoer naar de plek van dagbesteding onderdeel van de AWBZ indicatie. De aanbieder krijgt hiervoor betaald. Wel is in 2013 flink op dit budget bezuinigd en moeten aanbieders behoorlijk creatief zijn om het voor die prijs te organiseren. Dit neemt niet weg dat de primaire verantwoordelijkheid bij de aanbieder ligt.

pagina 1: notitie

Vraag: hebben cliënten altijd een indicatie voor dagbesteding? Zo ja geldt dit ook voor het vervoer? Wie is verantwoordelijk voor het vervoer? Client, zorgverzekeraars, gemeente of gezamenlijke verantwoordelijkheid?

Antwoord:

Zonder indicatie wordt de dagbesteding niet door de AWBZ vergoed. Voor vervoer kan ook een indicatie afgegeven worden, met name als mensen niet in staat zijn om met het openbaar vervoer te reizen. De aanbieder is verantwoordelijk voor het vervoer, die krijgt hiervoor een vergoeding vanuit de AWBZ.

pagina 2: gemarkeerde text

Citaat: voor cliënten is dit erg vervelend en wordt het lastiger om deel te nemen aan dagbesteding.

Heeft er overleg plaatsgevonden met de zorgaanbieders om te kunnen vaststellen of er mensen tussen wal en schip raken?

Antwoord:

Er heeft overleg plaatsgevonden met de verzorgingshuizen en met de zorgboeren. Verder is er contact geweest met de welzijnsinstellingen om te helpen met zoeken naar oplossingen. We onderzoeken of we een pilot kunnen starten om alternatieve vormen van vervoer in te zetten voor het vervoer naar dagbesteding.

pagina 2: gemarkeerde text

Wmo raad wordt gevraagd een advies te geven. Is dat advies al ontvangen en zo ja wat houdt dit advies in?

Antwoord:

De Wmo raad is gevraagd om voor 19 april advies uit te brengen. Dit is nog niet ontvangen.

pagina 3: notitie

Wanneer loopt de inspraaktermijn af?

Antwoord:

Op 23 april 2013 loopt de inspraaktermijn af. Tot nu toe zijn er nog geen reacties ontvangen. Er is een telefoontje geweest over een individueel geval dat te zijner tijd individueel beoordeeld gaat worden.

pagina 24: gemarkeerde text

Nieuwe tekst: Met een systeem voor collectief vervoer of met een andere individuele voorziening dient tenminste een afstand van 1500 - 2000 km per jaar te kunnen worden afgelegd. In beginsel wordt daarom op de Wmo- pas voor de Regiotaxi een budget van 1.500 kilometer per jaar beschikbaar gesteld. Indien belanghebbende een aantoonbaar grotere verplaatsingsbehoefte heeft om deel te kunnen nemen aan het leven van alledag kan de consulent dit budget ophogen.

Vraag: wanneer kan hier sprake van zijn?

Antwoord:

Daar zijn diverse situaties voor te bedenken. De verordening geeft de kaders al aan. Het te bereiken resultaat is het kunnen doen van dagelijkse boodschappen, het kunnen bezoeken van familie, kennissen en het doen van gewenste activiteiten.

Een grote vervoersbehoefte kan bijvoorbeeld ontstaan als een partner of familielid opgenomen is in een intramurale setting. Zo zijn er diverse voorbeelden te bedenken. Daarbij wordt altijd in het individuele geval, in overleg met de consulent gekeken hoe het gewenste resultaat het best kan worden bereikt.

Tot slot nog de vraag of het voorstel nog op de raadsagenda verschijnt?

Antwoord:

Het aanpassen van het Wmo beleid is een bevoegdheid van het college. Deze aanpassing past binnen de kaders die de gemeenteraad in de verordening heeft gesteld.

Op maandag 8 april 2013 staat de mededeling geagendeerd om te bespreken (informerend). De gemeenteraad kan zelf bepalen of dit besluitvormend een vervolg moet krijgen.

## **Verordening**

### **Artikel 15. Zich lokaal verplaatsen per vervoermiddel**

Lid 1.

Het te bereiken resultaat ten aanzien van het zich lokaal verplaatsen per vervoermiddel bestaat uit het kunnen doen van dagelijkse boodschappen, het kunnen bezoeken van familie, kennissen en het doen van gewenste activiteiten, alles binnen de directe woon- en leefomgeving.

Lid 2.

Met het oog op het zich lokaal verplaatsen per vervoermiddel, kan een individuele voorziening worden getroffen ten aanzien van het verplaatsen over de korte afstand rond de woning en het verplaatsen over de langere afstand binnen de directe woon en leefomgeving.

Lid 3.

Voor zover de belanghebbende gebruik kan maken van een aanwezige en bruikbare scootmobielpool of van collectief vraagafhankelijk vervoer van deur tot deur die in de individuele situatie van de belanghebbende kan leiden tot het te bereiken resultaat worden deze mogelijkheden eerst beoordeeld.

Lid 4.

Voor zover de in het vorige lid genoemde mogelijkheden beschikbaar en bruikbaar zijn worden ten aanzien van die onderdelen geen individuele voorzieningen verstrekt.

## **Toelichting op de verordening**

### **Artikel 15. Zich lokaal verplaatsen per vervoermiddel.**

Lid 1.

Als het gaat om het zich lokaal verplaatsen per vervoermiddel is het te bereiken resultaat dat de aanvrager zich met een of ander vervoermiddel binnen zijn eigen woonplaats en het direct daaromheen gelegen gebied kan verplaatsen.

Die verplaatsingen moeten passen in het kader van het leven van alledag. Dat zijn alle verplaatsingen die niet uitsluitend te maken hebben met verplaatsingen in het kader van een betaalde baan. Heeft men voor dat soort verplaatsingen een aparte voorziening nodig, die verder gaat dan de normale voorziening voor het verplaatsen in het kader van het leven van alledag, dan zal deze voorziening niet onder de compensatieplicht vallen maar vergoed dienen te worden vanuit de voorzieningen ten behoeve van werken: zoals de Wia.

Maar het enkele feit dat je met de voorziening die je nodig hebt in het kader van het leven van alledag, ook naar je werk kunt, ontslaat de gemeente niet van de compensatieplicht. Ook niet- gehandicapten gebruiken hun auto vaak voor het reguliere woon-werkverkeer of voor het vervoer in het kader van werk (waarvoor zij dan een vergoeding ontvangen van de werkgever).

Lid 2.

De individuele voorzieningen die verstrekt gaan worden om als resultaat te bereiken dat je je met een of ander vervoermiddel in de woonplaats en directe omgeving kan verplaatsen betreffen een breed scala van verplaatsingen. Uitgesloten zijn verplaatsingen die met een speciaal middel gemaakt moeten worden in verband met betaalde arbeid. Verder zijn ook vakanties en ander verblijf buiten het gebied zoals omschreven met woonplaats en omgeving uitgesloten.

Daarvoor wordt door het Ministerie van VWS Valys beschikbaar gesteld. Valys is aanvullend op de door de Wmo te compenseren voorzieningen en valt buiten de verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en wethouders. Valys regelt het vervoer wanneer de pashouder een vervoersbehoefte heeft die verder reikt dan 5 OV-zones vanaf het woonadres van de pashouder of wanneer het vertrekadres is gelegen op een afstand van meer dan 5 OV-zones vanaf het woonadres van de pashouder. De gemeente is verantwoordelijk voor de vervoersbehoefte van de pashouder tot en met vijf OV-zones vanaf diens woonadres of wanneer het vertrekadres is gelegen op een afstand tot en met 5

OV-zones vanaf het woonadres van de pashouder. Omdat niet meer met OV-zones gewerkt wordt is in Dalfsen het uitgangspunt 25 kilometer, deze afstand is vergelijkbaar met 5 OV-zones.

Wel gaat het om verplaatsingen nodig voor het doen van boodschappen (zodat ook op deze wijze het resultaat van het kunnen beschikken over de eerste levensbehoeften wordt bereikt), nodig om op bezoek te gaan, nodig voor bezoek aan artsen, paramedici, specialisten en voor ziekenhuisonderzoek, voor zover het zogenaamde zittend ziekenvervoer daar geen oplossing voor biedt. Dit medisch vervoer betreft vooral situaties waarbij dat vervoer zo frequent is dat het beschikbaar gestelde vervoer bijna geheel voor dit medisch vervoer gebruikt zou worden. In deze situatie kan extra vervoer ter compensatie geboden worden. Ook het vervoer om in de natuur te zijn, al dan niet met familie of vrienden, of het vervoer om een kerk, een sporthal, of een museum te bezoeken valt onder de compensatieplicht.

De omvang van de te bieden compensatie ligt over het algemeen tussen 1500 en 2000 kilometer per jaar. Het kan voorkomen dat er een grotere vervoersbehoefte bestaat. Van belang is allereerst vast te stellen of dat een realistische vervoersbehoefte is, gezien de medische, maar ook gezien de financiële situatie van de aanvrager. Immers, met een laag inkomen kan men wel de wens hebben veel verplaatsingen te maken, maar omdat voor iedere Nederlander verplaatsen een prijskaartje heeft zal dat ook voor mensen met een handicap gelden. Daarbij is het van belang vast te stellen of de vervoersbehoefte hiermee spoort.

Lid 3 en 4.

Ook bij de vervoersvoorzieningen kan een scootmobielpool een oplossing bieden voor personen met een beperkte vervoersbehoefte op de korte afstand. Datzelfde geldt voor het zogenaamde vraagafhankelijke vervoer van deur tot deur. Om hierbij te komen tot maatwerk zal de vervoersbehoefte van de aanvrager uitgangspunt zijn van de beoordeling welke voorziening nodig is om het te bereiken resultaat te bereiken. Voorliggende voorzieningen kunnen individuele voorzieningen voorkomen.