

frieslab



SLIMME PADEN VOOR
ZORG EN DIENSTVERLENING

Kind onderweg

ANALYSE VAN DE WET- EN REGELGEVING VAN VERVOER VOOR KINDEREN IN DE ZORG



Kind onderweg

ANALYSE VAN DE WET- EN REGELGEVING VAN VERVOER VOOR KINDEREN IN DE ZORG



Wat doet Frieslab?

Frieslab signaleert en analyseert knelpunten in zorg en dienstverlening en zoekt ook naar oplossingen. Het gaat vooral om problemen in ketenzorg, ketenregie en de overgang tussen de wetten AWBZ, Wmo, Wjz, Zvw en Wpg.

Hoe werkt Frieslab?

Frieslab brengt experts en organisaties bij elkaar om voor deze knelpunten oplossingen te zoeken. Met de oplossingen wordt in projecten geëxperimenteerd.

Frieslab ondersteunt bij het opstarten van de projecten en bundelt de resultaten in een advies aan de staatssecretaris.

Meer info www.frieslab.nl

Frieslab
Oldehoofsterkerkhof 2
8911 DH Leeuwarden
T: 058 – 750 54 50
E: frieslab@leeuwarden.nl
I: www.frieslab.nl

Colofon

Het rapport 'Kind onderweg' is een uitgave van Frieslab.

*Auteurs: Ir. J. Tuimaka, Do & Ik
Drs. S. Bouman, programma manager Frieslab*

Leeuwarden, juli 2013



Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Ordening	8
2.1 Pyramide van ondersteuning	8
2.2 Ordening van wetten en regels	9
2.3 Situatie Jeugdhulp Friesland onder de loep	12
2.4 Praktijk	14
3. Maatschappij in beweging	16
3.1 Vervoer en decentralisaties	16
3.2 Waar draait het in de kern om?	17
3.3 Andersom geredeneerd	18
4. Oplossingsrichtingen	19
5. Hoe nu verder?	22
Bronnen	23
Bijlage: Praktijkvoorbeelden	24



1 Inleiding

Probleemstelling

Vervoer van jonge kinderen die zorg of speciaal onderwijs nodig hebben is een probleem. Organisaties en ouders ervaren dat duidelijkheid over vergoedingen, de aansluiting (afstemming) en kwaliteit van het vervoer tussen de verschillende plaatsen die een kind op een dag bezoekt te wensen overlaat. De zorgaanbieders hebben te maken met gemeenten die eigen criteria hanteren voor vergoeding van leerlingenvervoer. Regelingen van verschillende budgetbeheerders blijken niet eenvoudig toe te passen als kinderen verhuizen of als er sprake is van gescheiden ouders. Dit kan in het ergste geval tot gevolg hebben, dat een kind niet de behandeling of het onderwijs krijgt dat het nodig heeft.

Aanleiding voor onderzoek

Jeugdhulp Friesland, de gemeenten Leeuwarden en Tytsjerksteradiel vroegen Frieslab inzichtelijk te maken waarom het in de praktijk zo moeilijk is om helder te krijgen wie een rit betaalt. En aansluitend: welke aanbevelingen kunnen er worden gedaan voor een eenvoudiger en eenduidiger regeling voor de provincie Fryslân.

Vraagstelling

In deze verkenning zijn de vervoersbewegingen naar een Medisch Orthopedagogisch Dagverblijf (MOD) als uitgangspunt genomen. Vervolgens is er breder gekeken omdat potentiële oplossingen vaak gevonden worden door breed te kijken en te denken.

Daarvoor is het nodig om zaken in samenhang te zien.

Bovendien worden in de toekomst als gevolg van de decentralisaties verschillende taken herverdeeld tussen overheden. Daardoor ontstaan er wellicht nieuwe mogelijkheden of verbindingen tussen taakvelden en kansen om te ontschotten op gemeentelijk niveau.



Dit rapport richt zich op de volgende hoofdvragen:

- Analyseer de regelgeving en financiering rond het vervoer van kinderen. Kinderen die een MOD bezoeken in het bijzonder.
- Kom zo mogelijk met oplossingen die een en ander vereenvoudigen. En verken of een simpele (provinciale) vergoedingsregeling mogelijk is die recht doet aan de behoefte van het kind, de ouders en die óók voor de betrokken organisaties werkbaar is.

De deelvragen:

- a. Welke wetten en regels zijn van toepassing bij de financiering van het vervoer van kinderen van en naar school, opvang, dagbehandeling en medische behandeling? Wie is verantwoordelijk voor een eventuele indicatiestelling en wie voor het budgetbeheer?
- b. Wat is de kern van het probleem? Wat gaat er mis en waarom is (of lijkt) dit nu niet oplosbaar?
- c. Verken de mogelijkheden van een oplossing die recht doet aan de behoefte van het kind, de ouders én die ook voor de betrokken organisaties werkbaar is.

Aanpak

Frieslab's werkwijze is gericht op het afpellen van het probleem tot de kern.

De volgende stappen zijn gezet:

- a. Ordening op basis van literatuurstudie van relevante wettelijke regelingen met geldstromen, de verantwoordelijke instantie voor indicering, de verantwoordelijke instantie voor budgetbeheer en de belangrijkste doelgroepen en criteria.
- b. Verzamelen en bespreken van voorbeelden uit de praktijk. Deze zijn verkregen via een oproep op internet (sociale media) en uit gesprekken met experts van verscheidene instanties, waaronder gemeenten.
- c. Benoemen van de essentie van het probleem. Bespreken van de kern met praktijkdeskundigen en vertalen naar uitgangspunten voor een oplossingsrichting.

Frieslab heeft via internet ouders gevraagd hun ervaringen te delen. Hierop kwamen uit het hele land reacties binnen over vele vormen van vervoer voor kinderen. Alle reacties hadden betrekking op de kwaliteit van het vervoer. Het leverde schrijnende voorbeelden op van lange reistijden, stilstaande busjes met kinderen die lang moeten stilzitten en chauffeurs die snoepjes uitdelen. Hoewel dit materiaal opleverde voor een heel rapport hebben we het thema 'kwaliteit' niet in deze analyse meegenomen en ons beperkt tot de wet- en regelgeving. De verhalen van de ouders dienen als input voor andere Frieslab rapporten.



Leeswijzer

Dit rapport kenmerkt zich door tweeledigheid in de vraagstelling. Er is behoefte aan beter zicht op de regelgeving rond vervoer van kinderen. Daarnaast vraagt men om oplossingen. Om tot oplossingen te komen dient echter eerst een andere vraag beantwoord te worden: Wat kunnen we als maatschappij aan de ouders vragen en waar moet de overheid hen bij helpen? Is er recht op vervoer bij kinderen met problemen of sprake van compensatieplicht van de overheid? Met andere woorden: wat is rechtmatig en wat vinden we rechtvaardig?

Rechtmatigheid. Hoofdstuk 2 richt zich op deelvraag a en beschrijft de huidige situatie volgens geldende regelgeving en de situatie in de huidige praktijk. Het gaat hierbij om de ordening en rechtmatigheid.

Rechtvaardigheid. Hoofdstuk 3 beschrijft in antwoord op deelvraag b de kern van het probleem en verbindt dat direct met het huidige maatschappelijke discours rondom verantwoordelijkheden. Vervolgens geeft het een voorzet om de problematiek anders aan te pakken in Friesland. Om daarna in hoofdstuk 4 deelvraag c te beantwoorden en een aantal scenario's uit te werken voor financiering in de toekomst.



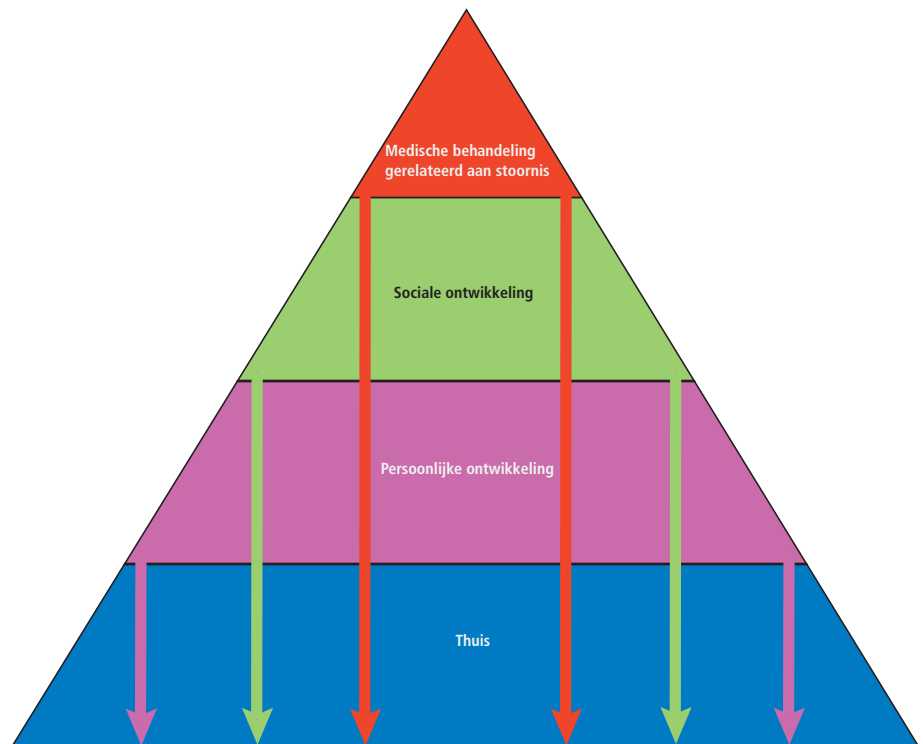
2 Ordening

2.1 Piramide van ondersteuning

De ontwikkeling van kinderen speelt zich op verschillende niveaus en plekken af. Voor de meeste kinderen is dat hoofdzakelijk thuis en op school. Niet elk kind zal een school in de buurt bezoeken. Voor het vervoer van huis naar school en terug kunnen ouders zich beroepen op landelijke regels voor het leerlingenvervoer en de lokaal geldende gemeentelijke verordening.

Maar de ondersteuning thuis en op school kan niet toereikend blijken. Er kan sprake zijn van aanvullende wensen, een ontwikkelstoornis, beperkingen of opvoedproblemen. Dan wordt er gezocht naar mogelijkheden om extra ondersteuning te leveren of complementaire behandeling op de 'thuisbasis'. Het kan voorkomen dat kinderen op één dag meerdere locaties moeten bezoeken. En daarmee neemt de vervoersbehoefte toe.

De componenten waaruit zo'n kinddag bestaat vallen onder verscheidene wetten, compleet met eigen indicatiestelling, uitvoerend orgaan en financiering. Frieslab heeft dit geïnventariseerd voor de vervoerscomponent. Als basis hebben we deze inventarisatie geënt op de door ons opgestelde piramide van ondersteuning (afbeelding 1). De hoger gelegen lagen in de piramide vinden hun fundament in de lagen daaronder. In de bovenste segmenten komen we specialistische en professionele hulp en behandeling tegen. Deze vormen een aanvulling op de basis: verzorging, ontwikkeling thuis en op school.



Afbeelding 1 Piramide van ondersteuning

De eerst verantwoordelijken voor de verzorging en ontwikkeling van een kind zijn de ouders/verzorgers in de thuissituatie (blauw). Naast de eigen woonsituatie, verstaan we daar ook de kinderopvang en oppas onder die ouders zelf organiseren.

In Nederland zijn kinderen vanaf hun vijfde jaar leerplichtig. School speelt, naast de thuissituatie, een centrale rol in de persoonlijke ontwikkeling van kinderen (paars). Om het mogelijk te maken dat elk kind onderwijs kan volgen dat past bij het ontwikkelingsniveau, levensovertuiging en eventuele beperkingen zijn er wettelijke regels met betrekking tot het leerlingenvervoer voor verschillende groepen. Dit leerlingenvervoer is gekoppeld aan schooltijden en betreft het vervoer van huis naar school en terug.

Als kinderen en hun ouders meer nodig hebben dan thuis en op school geboden kan worden aan sociale ontwikkeling en begeleiding, dan zal op basis van een indicatie extra opvang, begeleiding of behandeling (groen en rood) worden gegeven. Het vervoer valt dan niet onder leerlingenvervoer, maar onder andere regelingen. Dit lichten wij op bladzijde 11 toe.

De vervoerscomponent in de verschillende wetten en regelingen is schematisch verbeeld in de volgende paragraaf.

2.2 Ordening van wetten en regels

Het schema uit figuur 2 ordent de vervoersregelingen op basis van wetgeving en regelgeving van verantwoordelijke instanties en budgethouders.

In principe is in het schema voor elk kind te achterhalen welk recht op vervoer hij of zij heeft. Door het volgen van de componenten waaruit een dag is opgebouwd kunnen de relevante criteria, welke instanties betrokken zijn en of er recht is op een vervoersvergoeding gevonden worden. De verschillende componenten opgeteld vormen samen een voor ieder kind uniek dagarrangement.

Piramide van beroep op ondersteuning

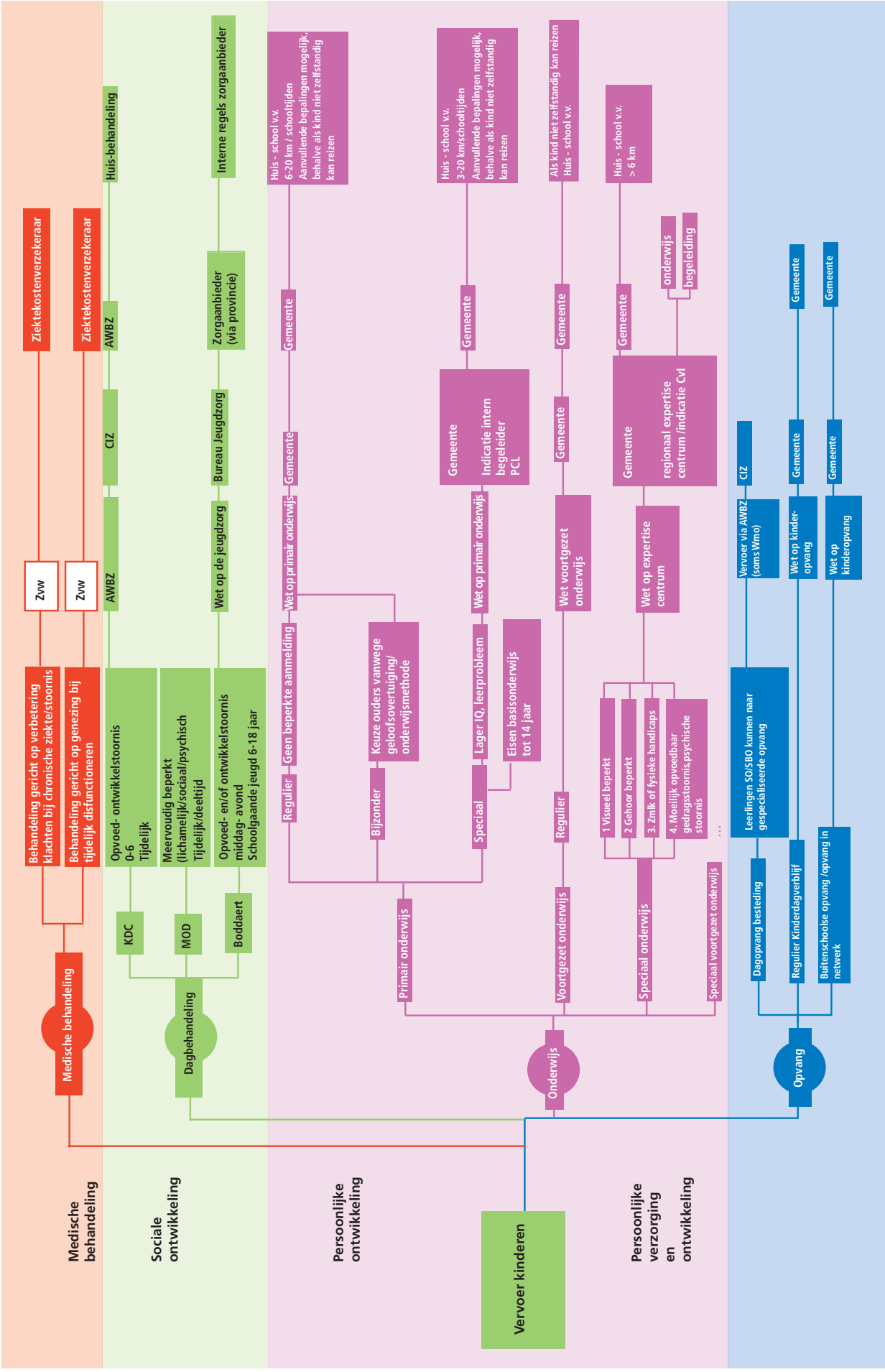
Aanbod voor wie en waarom en wanneer

Wet uitvoerende instantie

Indicerende instantie

Financier

Recht op vervoer



Afbeelding 2 Vervoerscomponent in verschillende wetten en regels

Toelichting

Vervoer naar de kinderopvang of oppas wordt niet vergoed, tenzij er een indicatie is afgegeven door het Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ). Als er sprake is van een geestelijke beperking waardoor het volgen van onderwijs of het bezoeken van een kinderdagverblijf geen optie is, dan is op basis van de AWBZ bezoek aan een instelling voor dagbesteding mogelijk.

Wat betreft onderwijs is de gemeente verantwoordelijk voor leerlingenvervoer. De basis hiervoor ligt in de Wet op het Primair Onderwijs (WPO), de Wet op het Voortgezet Onderwijs (WVO) of op de Wet op Expertise Centra (WEC). Welke wet van toepassing is, is afhankelijk van de leeftijd van het kind en de school die wordt bezocht. De Wet op de Expertisecentra is in Noord-Nederland van toepassing op kinderen die naar een van de Regionale Expertisecentra Noord-Nederland (RENN) gaan. Er zijn scholen voor kinderen met een visuele, een gehoor- of een fysieke beperking. De RENN₄ scholen (cluster 4) zijn voor kinderen met psychiatrische of gedragsstoornissen.

In de wet zijn kaders vastgesteld op basis waarvan gemeenten hun eigen gemeentelijke verordening opstellen. Tevens zijn afstandscriteria opgenomen en de tijdstippen waarop de gemeente leerlingenvervoer dient aan te bieden. Hierdoor hebben ouders de mogelijkheid een school voor hun kind te zoeken die aansluit bij hun godsdienst of levensovertuiging. In de gemeentelijke verordening mag de gemeente van de wettelijke kaders afwijken, ruimhartiger zijn dan de wet voorschrijft. Hoe de gemeente het vervoer organiseert mag ze ook zelf bepalen.

Voor het bezoeken van een school voor speciaal basisonderwijs wordt een indicatie afgegeven door de Permanente Commissie Leerlingenzorg (PCL). Ook voor het bezoeken van speciaal voorgezet onderwijs is een indicatie nodig. In dit geval wordt een aanvraag gedaan bij de onafhankelijke Commissie voor de Indicatiestelling (CvI).

Als er sprake is van kinderen die voor een behandelmodule een MOD of Boddaert bezoeken vanwege opvoed- of ontwikkelstoornissen, dan valt deze behandeling onder de Wet op de jeugdzorg. Bureau Jeugdzorg is verantwoordelijk voor de indicatiestelling.

In de Wet op de jeugdzorg wordt geen specifieke aandacht aan vervoer geschonken. De Wet op de jeugdzorg regelt dat de provincie (nu nog) verantwoordelijk is voor veiligheid en zorg voor de doelgroep met zware opvoed- en opgroei problemen. Ook is de provincie verantwoordelijk voor de bereikbaarheid, continuïteit en kwaliteit van de jeugdzorg. Zij subsidieert de zorgaanbieders die dit uitvoeren. Nergens staat echter dat de wetgever met bereikbaarheid de fysieke bereikbaarheid voor ogen heeft gehad.

Het gebruik van kinderdagcentra (KDC), in het schema onder dagbehandeling genoemd, wordt via de AWBZ gefinancierd. Hiervoor is een indicatie van het Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ) nodig. De zorg onder de component dagbehandeling is niet gericht op genezing, maar meer op begeleiding, betere ontplooiing en leren omgaan met een stoornis.

Tenslotte is er de component medische behandeling. Hier is de behandeling gericht op verbetering bij klachten van chronische aard of genezing bij tijdelijk disfunctioneren.

De Zorgverzekeringswet (Zvw) is van toepassing en er wordt een beroep gedaan op de ziektekostenverzekering. Daarin zijn namelijk ook regels rond vergoeding van vervoer opgenomen.

Van wie moet dit: overheid of zorgaanbieder?

Niet alle regels rond het vervoer van kinderen zijn terug te leiden naar wetten. Een gemeentelijke verordening leerlingenvervoer is een uitwerking van de minimale regels die zijn neergelegd in de Zorgverzekeringswet. Per zorgverzekeraar (en per polis) verschillen de regels. Aanbieders van dagbehandeling hanteren in een aantal gevallen eigen regels voor vervoer aansluitend bij de mogelijkheden die zij maken op basis van afspraken met subsidieverleners, vervoerders en cliënten. Zo staat er bijvoorbeeld in de Wet op de jeugdzorg niets over vervoer. Provinciale Staten kunnen zelf bepalen of ze hiervoor afspraken maken met zorgaanbieders. De provincie Fryslân kent geen regelgeving voor het vervoer van kinderen die een MOD of Boddaert bezoeken. De aanbieder mag zelf het beleid maken.

Frieslab constateert dat het stelsel van regelingen niet eenvoudig is. Maar in de kern blijken de regelingen bruikbaar en hanteerbaar. Wat daarbij niet helpt is een ervaren onduidelijkheid in wat wettelijk verplichte vervoersregelingen zijn en wat eigen beleid is van een gemeente, zorgverzekeraar of zorgaanbieder.

Deze onduidelijkheid is een voedingsbodem voor de discussie over de rechtvaardigingsgrond om de zorgaanbieder (in deze situatie Jeugdhulp Friesland) als probleemeigenaar te beschouwen voor het regelen van passend vervoer voor haar doelgroepen. Hierop gaat de volgende paragraaf in.

2.3 Situatie Jeugdhulp Friesland nader onder de loep

Het leerlingenvervoer van en naar huis is geregeld in de wetten die van toepassing zijn op het gevolgde onderwijs: de Wet op het Primair Onderwijs, de Wet op het Voortgezet Onderwijs en de Wet op de Expertise Centra. Deze gelden als basis voor gemeenten die met de uitvoering en het budgetbeheer zijn belast. Gemeenten stellen een gemeentelijke verordening op met betrekking tot het leerlingenvervoer. Zij mogen daarin meer bieden dan de minimale normen die gelden op basis van de genoemde wetten. Ook beslissen de gemeenten op welke wijze zij dit vervoer aanbieden.

Kinderen die gebruik maken van behandelingsmodules aangeboden door een Medisch Orthopedagogisch Dagcentrum of een Boddaert-instelling zijn daarvoor geïndiceerd door Bureau Jeugdzorg. De behandelingen worden verzorgd door Jeugdhulp Friesland (JHF). Dit zijn geen onderwijslocaties en daarom is hier naar de letter van de wet geen sprake van leerlingenvervoer. Hiervoor kijken we naar de Wet op de jeugdzorg. In deze wet is geregeld dat de provincies verantwoordelijk zijn voor de bereikbaarheid en inkoop van verschillende vormen van jeugdzorg.

In Friesland krijgt JHF in dat kader rechtstreeks geld voor het aanbieden van zorg van de provincie. Naast rijksgelden zet de provincie hier ook autonome middelen voor in. Op basis van een begroting van JHF besluit Gedeputeerde Staten dit bedrag beschikbaar te stellen. Uit dit bedrag betaalt JHF naast de behandelingen ook vervoerskosten.

De provincie Fryslân maakt geen aparte afspraken over vervoer met JHF en JHF hoeft de vervoersbewegingen dus ook niet apart te verantwoorden. Het vervoer wordt gezien als onderdeel van het zorgaanbod.

JHF heeft interne werkafspraken over het taxivervoer. De afspraken zijn bekend bij ouders en taxi-centrales. Centraal staat dat ouders verantwoordelijk zijn voor het vervoer van hun kind van en naar de MOD, Boddaert en Woodbrookers¹. Alleen als ouders zelf niet in staat zijn dit vervoer op behandeldagen te organiseren kan taxivervoer door JHF een optie zijn. Dit geldt alleen voor kinderen die buiten de vestigingsplaats van MOD, Boddaert of Woodbrookers wonen. Ook kunnen kinderen van en naar slechts één woonadres vervoerd worden.

JHF merkt dat de optelsom voor de kosten van de begrote behandelingen en het vervoer er naar toe onvoldoende recht doen aan de sterk toegenomen vervoerskosten. Brandstofkosten zijn de afgelopen jaren veel sneller gestegen dan de gebruikelijke indexering van 2 procent. Met andere woorden: een groter deel van het budget wordt besteed aan vervoer. Dit maakt dat er voortdurend kritisch wordt gekeken naar de inzet van taxivervoer.

Immers, JHF kan strengere afstandscriteria gaan hanteren, of vervoer niet meer faciliteren, maar dat kan voor de organisatie ook averechts werken doordat minder ouders hun kind aanmelden voor behandeling.

In het geval van het JHF-besluit om vervoer niet meer te faciliteren roept dit de vraag op of de jeugdzorg voldoende bereikbaar is. Goed bereikbare jeugdzorg hoort volgens de Wet op de jeugdzorg tot de verantwoordelijkheden van de provincie. De vraag is hoe het woord 'bereikbaar' moet worden uitgelegd. 'Bereikbaar' is op verschillende manieren uit te leggen en is daardoor een voedingsbodem voor een ethische discussie over bereikbaarheid van zorg.

Back to the 80's

Om duidelijk te krijgen of van zorgaanbieders verwacht mag worden dat ze naast de behandeling ook verantwoordelijk zijn voor het organiseren van vervoer naar en van de behandellocatie gingen we terug naar 1989. Tot die tijd waren er afzonderlijke subsidies voor de zorg en voor het vervoer. Sinds 1989 krijgt Jeugdhulp Friesland (JHF) op basis van de Wet op de jeugdzorg één totaalbedrag als subsidie van de provincie.

JHF hanteert eigen beleidsregels ten aanzien van het vervoer van kinderen. Er worden afspraken gemaakt met vervoerders en ouders. Maatschappelijke ontwikkelingen en de prijsontwikkeling van brandstof geven intern aanleiding tot discussie. Vanuit goede zorg en een maatschappelijke opdracht geredeneerd hoort vervoer bij het zorgaanbod en hoort JHF dit te faciliteren. Vanuit het beschikbare budget geredeneerd en de wens het geld daadwerkelijk aan zorg te besteden, is er wat voor te zeggen dat JHF vervoer niet faciliteert. Nergens staat immers dat JHF een vervoersplicht heeft.

Mag je anno 2013 verwachten dat vervoer er nog steeds gewoon bij hoort? Maar welke regels gelden er dan? Of kun je concluderen dat er geen afspraken zijn en er dus geen vervoer verwacht of geëist kan worden?

¹ Woodbrookers is een 24-uurs behandelcentrum en onderdeel van Jeugdhulp Friesland.

2.4 Praktijk

De voorgaande ordening maakt duidelijk hoe de wet- en regelgeving in elkaar steekt en wat de dilemma's zijn, zowel op een hoog abstractieniveau als in de praktijk. Om tot werkbare oplossingen te komen is een tussenstap nodig. Aan de hand van vele praktijkvoorbeelden komen we tot de volgende knelpunten:

- Er wordt bij het leerlingenvervoer in principe uitgegaan van één permanent thuisadres, het adres waar het kind feitelijk verblijft (pleegzorgadres). Kinderen gaan echter op sommige dagen naar een ander adres in plaats van naar huis, bijvoorbeeld vanwege een omgangsregeling of een oppasadres. En kinderen kunnen meerdere adressen hebben als de ouders gescheiden zijn. Als dit structureel is, dan kunnen beide ouders een aanvraag voor leerlingenvervoer indienen. Dan kan echter blijken dat voor één van de adressen de school niet de dichtstbijzijnde school in zijn soort is.
- In de regeling voor het leerlingenvervoer (van huis naar school en terug) wordt niet voorzien in reizen die niet aansluiten op de schooltijden of die behandeldagdelen omvatten. JHF heeft haar eigen regels voor het eventueel faciliteren van vervoer.
- Kinderen onder de 5 jaar zijn niet leerplichtig, maar het is in Nederland wel gebruikelijk op 4-jarige leeftijd naar school te gaan. Onder de 5 kan er een beroep gedaan worden op leerlingenvervoer als het kind tot de onderwijsinstelling is toegelaten. Indien er sprake is van kinderen onder de 5 die naar een MOD gaan, en niet naar het basisonderwijs, dan neemt JHF de kosten van het vervoer voor haar rekening.
- Verhuizingen en vakanties vergen aanpassingen in het vervoer. Dat is nu nog lastig.
- Soms moet er opnieuw geïndiceerd worden en dat vergt tijd. En als tijdens vakanties het onderwijs (en het leerlingenvervoer) stil ligt kunnen er praktische problemen ontstaan.
- Een blik buiten jeugdhulp naar verstandelijk gehandicapt (VG) en licht verstandelijk gehandicapt (LVG) ligt buiten de scope van dit rapport maar laat wel zien dat de dagbestedingscentra of werkplekken voor mensen met een beperking veelal geconcentreerd zijn. Dat betekent dat er veel kilometers gemaakt moeten worden van huis (woonlocatie) naar het werk of de dagbesteding. Waar voorheen de reiskosten geen overweging waren bij de keus om locaties te centreren is dat nu wel zo. Zorgaanbieders zoeken mogelijkheden om dagbestedingslocaties dichterbij woonlocaties te brengen. Ook zoeken zij praktische oplossingen, bijvoorbeeld door cliënten met personeel mee te laten reizen naar de locaties.

Frieslab heeft twee voorbeelden nader uitgewerkt waardoor inzicht ontstaat in de vervoersbewegingen waar ouders in de praktijk mee te maken krijgen (zie bijlage). De werkelijk verreden ritten zijn vergeleken met de maximale vervoersvraag.



Deze maximale vraag is de optelsom van alle heen- en terugreizen naar de locaties waar zorg en/of onderwijs geboden wordt als er geen sprake is van combinatieritten. Ofwel de aanbieder of de gemeente kijkt alleen naar de eigen verplichting om vervoer te regelen. Dan blijkt dat in het eerste geval de werkelijke vervoersbehoefte in z'n geheel beschouwd tot minder kilometers op een dag leidt dan wanneer alle regelingen afzonderlijk worden toegepast.

Het blijkt in de praktijk soms lastig om in het woud van regelgeving tot praktische goede oplossingen te komen. Oplossingen waarin de ondersteuningsbehoefte van een kind op de verschillende niveaus van de piramide uitgangspunt is en waarbij voor de specifieke situatie passend vervoer georganiseerd wordt. De voorbeelden laten ook zien hoeveel kilometers deze jonge kinderen al maken.

Met deskundigen is gesproken over de wens tot individueel maatwerk te komen en herkenbare collectieve profielen van groepen kinderen op basis van hun ondersteuningsbehoefte. Twee combinaties lijken het onderzoeken waard. Kinderen die een MOD bezoeken zouden samen kunnen reizen met kinderen die naar een kinderdagcentrum (KDC) gaan. En wat de iets oudere jeugd betreft, zouden kinderen die Boddaert bezoeken samen kunnen reizen met kinderen die naar Tjallingahiem gaan. Liggen hier kansen? De ordening van regels en de uitwerking daarvan in de praktijk leidt tot de volgende conclusies:

1. Het stelsel van regelingen is niet eenvoudig. Maar in de kern blijken de regelingen bruikbaar en hanteerbaar.
2. In de Wet op jeugdzorg is vervoer niet geregeld.
3. De combinatie van verschillende wetten en (het ontbreken van) vervoersregelingen laat zien dat het totale budget te klein is om vervoer voor kinderen die zorg of begeleiding nodig hebben op dezelfde wijze te blijven organiseren.
4. Verscheidene verantwoordelijkheden en rollen zijn onduidelijk.

Juist nu is het van belang de verantwoordelijkheden en rollen scherp op het netvlies te krijgen. Immers, na de transitie zitten nieuwe spelers aan tafel.



3 Maatschappij in beweging

De maatschappij verandert. Het vervoer van kinderen in de zorg ook. De behoeften van kinderen en ouders veranderen. De regels en uitzonderingen die daar weer op van toepassing zijn ook. Frieslab heeft geprobeerd de brij aan regels te ordenen.

Oud systeem en nieuw denken

We kennen verschillende landelijke regels omtrent vervoer waar mensen (kinderen) wel of geen recht op hebben. Tegelijkertijd is er sprake van lokaal maatwerk, waarbij de échte vraag centraal staat. Maar kaderwetten gaan niet over details. Daarnaast verdwijnt de zorgplicht ten faveure van het compensatiebeginsel. We durven in gesprek te gaan over eigen verantwoordelijkheid en eigen mogelijkheden. Wat is echt nodig? Wat is reëel om te vragen?

Hieraan inherent is dat er ondanks algemene wetten verschillen kunnen ontstaan tussen gemeenten, maar ook tussen burgers binnen een gemeente.

3.1 Vervoer en de decentralisaties

Een afgeleide van de vraaggestuurde benadering is de toenemende tendens om lokaal maatwerk te willen bieden. Met de decentralisatie van taken kan men verwachten dat op lokaal niveau kansen ontstaan om beter aan te sluiten op de daadwerkelijke behoefte van burgers. Zo zal op (korte) termijn verzorging en begeleiding ook vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) gefinancierd gaan worden. Deze vallen nu nog onder de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ).

De AWBZ vervoerscomponent is flink gereduceerd. Na de decentralisatie valt de financiering van jeugdzorg onder verantwoordelijkheid van de gemeente. Gekoppeld aan de al bestaande gemeentelijke verantwoordelijkheid rondom het leerlingenvervoer, komen er steeds meer taken - waaronder vervoer - in handen van de gemeente. De budgetten worden intussen veel kleiner. Dat betekent dat op de oude voet verder gaan in de praktijk zal leiden tot financiële of kwalitatieve problemen.

Door het samenbrengen van meer verantwoordelijkheden bij de gemeente ontstaan kansen om nieuwe verbindingen te leggen tussen taken en budgetten.



Anderzijds zullen instanties die in meerdere gemeenten werken te maken krijgen met verschillende werkwijzen en vergoedingen. Hierdoor ontstaat het risico dat het voor kinderen, hun ouders en de aanbieders complexer werken wordt. Dit biedt aanknopingspunten voor één Friese regeling.

Burgers hebben recht op zorg en ondersteuning door de overheid. Dat idee over de verzorgingsstaat is aan het verdwijnen. Hoewel veel burgers er nog aan moeten wennen dat zij mogelijk geen recht op zorg hebben, is er volgens hulpverleners bij de zorg voor kinderen vaak een groot gevoel van schaamte om hulp te vragen.

Het huidige kabinet stuurt op eigen verantwoordelijkheid. De vraag van de burger om maatwerk komt daarbij nadrukkelijk naar voren. De gelaagdheid in verantwoordelijkheid komt ook terug in de piramide op bladzijde 8, waarin eigen verantwoordelijkheid de basis is.

In de kanteling in het denken over overheidsverantwoordelijkheid en eigen verantwoordelijkheid past ook het nadenken over het vervoer van kinderen. Iedere ouder weet dat vervoer van kinderen tijd en energie kost. Voor ouders van kinderen met een handicap of ontwikkelstoornis is dit dubbel lastig. Het verzorgen en begeleiden van hun kind kost veel tijd en energie. Toch is er sprake van een grote bandbreedte in de mate waarin ouders zelf de verantwoordelijkheid nemen.

Is dit een vervoersprobleem of een probleem van de ouder?

Het probleem lijkt zich daarmee niet te concentreren op ontoereikende regelgeving. Maar veel meer op de noodzaak om vanuit die regelgeving tot maatwerk te komen voor elk kind.

En de vraag is wie verantwoordelijk is om het vervoer te regelen zodat er echt maatwerk geleverd wordt. Daarbij speelt nadrukkelijk de vraag hoe een balans tussen rechten en plichten kan worden bereikt. Dit past bij het denken over een kanteling van een omgeving waarin systemen en regels centraal staan, en rechten die daaraan ontleend kunnen worden, naar een maatschappij waarin de context nadrukkelijker een rol speelt. Kunnen we de verhouding tussen een recht en eigen verantwoordelijkheid opnieuw vinden? En als maatwerk voor het kind leidend is, hoe vertalen we dit naar het vervoer van kinderen gedurende de dag? Hoe verbinden we de regels voor de verschillende dagcomponenten? Wat is de gezamenlijke deler? Het vervoer, de budgetten of de klant, het kind met zijn ouders?

3.2 Waar draait het in de kern om?

Het moge duidelijk zijn dat de conclusies op basis van de ordening niet het hele vervoersprobleem schetsen.

Er is een wirwar aan regels ontstaan die niet meer passen in deze tijd. En er wordt door de betrokken instanties nog in afzonderlijke of eigen regelingen gedacht. Dat is begrijpelijk omdat de financieringsstromen zo werken voor de diensten die betaald moeten worden.



Maar hoewel het stelsel niet eenvoudig is, lijken de afzonderlijke regelingen bruikbaar. Bijvoorbeeld wanneer de totale behoefte van een kind gesegmenteerd wordt beschouwd.

Zo lijkt het te overwegen dat de gemeente het vervoer naar school betaalt en de zorgaanbieder het vervoer terug. Het is het onderzoeken waard om te bestuderen of men dan per saldo niet goedkoper uit is en of partijen voordeliger uit zijn.

Er mag meer een appèl gedaan worden op de zelfredzaamheid van ouders en het onderling regelen van een aantal zaken. Dit is in de praktijk voor Jeugdhulp Friesland nu al de basishouding.

Organisaties kunnen slimmer samenwerken door het combineren van ritten. Iedereen kent de beelden van verschillende taxibusjes bij één school.

De bestaande samenwerking tussen Jeugdhulp Friesland en RENN-4 is hier een voorbeeld van. Het kan wellicht helpen budgetten samen te voegen. Het is de moeite waard dit verder te verkennen.

Want het budget is te klein om op de huidige manier door te gaan met het vervoer voor de kinderen met een zorg of ondersteuningsbehoefte.

Als mensen gevraagd wordt wat men zelf redelijk vindt om te vragen van de gemeente, dan komt er een reëel antwoord.

3.3 Andersom geredeneerd

Wat zou er gebeuren als we met elkaar in Fryslân besluiten om het anders, het samen te doen? Vanuit nieuwe invalshoeken komen er wellicht onverwachte oplossingen in beeld.

Kortom, als we nu eens allemaal de volgende uitgangspunten hanteren:

- het kind centraal stellen;
- het beroep op algemene middelen afwegen tegen de eigen mogelijkheden;
- wat minder uitgaan van recht op voorzieningen en vergoedingen;
- wat meer regels hanteren vanuit redelijkheid in de praktijk.

Zien de praktijkvoorbeelden (zie bijlage) er dan anders uit? Zoeken en vinden we dan mogelijkheden die het belang van het kind centraal stellen, waarin ouders als eerst verantwoordelijke geaccepteerd worden? Worden de verschillende budgetten dan rechtvaardig(er) ingezet?



4 Oplossingsrichtingen

Theoretisch is er een vervoersbudget beschikbaar voor een kind om zich goed te kunnen ontwikkelen. De vertaling van 'goed' zullen partijen in de vervoerspraktijk verder moeten uitwerken. In de bijlage is aan de hand van twee voorbeelden een eerste vingeroefening gedaan. De eerste indruk is dat het aantal op basis van alle regelingen begrote kilometers vaak lager is dan die in de praktijk worden verreden. Is onderlinge verrekening dan wellicht een optie? Het lijkt de moeite waard dit nader te verkennen.

We zien een mogelijke parallel met het openbaar vervoer. Collectief georganiseerd vervoer voor ritten waar veel mensen gebruik van maken, en maatwerkoplossingen met bijzonder openbaar vervoer zoals taxi's. Met meer mensen (volume) kan vervoer goedkoper worden aangeboden door de aanbieder. In ruil voor de rendabele ritten moet hij accepteren dat er ook onrendabele ritten aangeboden moeten worden. Als er sprake is van heel specifieke individuele vragen, dan past een duurdere maatwerkoplossing.

Ook ten aanzien van de kwaliteitsvraag van het vervoer ten gevolge van leeftijd, stoornis of beperking kunnen er specifieke eisen worden gesteld aan het al dan niet gelijktijdig vervoeren van verschillende groepen gebruikers (kinderen met ADHD of autisme passen doorgaans niet bij elkaar in behoefte, ouderen en lichamelijk gehandicapten, dat zou bijvoorbeeld wel kunnen).

Welke van de volgende uitwerkingsmogelijkheden de voorkeur ook zal krijgen, te allen tijde zal als belangrijk aandachtspunt gelden dat vanuit behandelingsoptiek verantwoord geachte keuzes voor de verschillende doelgroepen zwaarwegend mee moeten tellen.

Om in dit onderzoek tot een ordening te komen is de piramide van ondersteuning (bladzijde 8) gebruikt en het schema vervoerscomponent in verschillende wetten en regels gemaakt (bladzijde 10). Die zijn besproken met allerlei mensen uit de praktijk van zorg en onderwijs. Dit leidde tot de volgende toekomstscenario's:



1. Eigen verantwoordelijkheid

Ouders betalen het vervoer voor hun kinderen en er is een vangnet voor wie dit niet kan.

2. Vervoersverantwoordelijkheid bij één behandelaar

Als er sprake is van een dagarrangement met meer dan één component, dan ligt de primaire vervoersverantwoordelijkheid zo hoog mogelijk in de piramide (dominante indicatie).

De zorgaanbieder die daarvoor verantwoordelijk is zorgt voor de financiering van het noodzakelijke vervoer en regelt de terugvordering bij bijvoorbeeld de gemeente voor het stuk leerlingenvervoer dat daar onder ligt in de piramide.

3. Slimme logistieke koppelingen en aanbesteding

Ingezet wordt op een slimme logistieke organisatie rond dagarrangementen. Dit vraagt een goede samenwerking tussen vervoerders, aanbieders en onderwijs. Bij aanbesteding wordt dan een voorstel gevraagd met aandacht voor goedkoper basisvervoer en meer individueel vervoer. Een mix van collectief en individueel vervoer, onderling goed aansluitend, samenwerkende vervoerders en passend bij de dagarrangementen van de kinderen.

4. Alle vervoersbudgetten in een regio samenvoegen

Alle 'theoretische' budgetten voor een kind worden samengebracht bij één budgethouder. Maak één budget op basis van begrote kilometers en daarmee moet het worden geregeld. Met het toenemende takenpakket van de gemeente lijkt die daarvoor de aangewezen partij.

5. Regie en vervoersbudget bij de klant

De ouders krijgen een vervoersbudget toegekend op grond van een indicatie. Dat legt de verantwoordelijkheid bij de gebruiker, het kind en zijn of haar ouders. Meer eigen regie en vrije keus, zodat er naar maatwerk gezocht kan worden passend bij de individuele behoefte en mogelijkheden.

6. Ondersteuning op maat als basis voor een passende regeling

Frieslab bracht het thema regie en ondersteuning op maat in een andere context voor het voetlicht in het rapport 'Maatwerk in ondersteuning' (Bouman en Welling, 2013). Hierin werd het Frieslab model voor casemanagement (Bouman en Welling, 2011) vertaald naar het gemeentelijk domein. Dit model diende als inspiratiebron voor een model voor de jeugdzorg (Van Oijen, Boneschansker, Anthonio, 2013).

Aan de hand hiervan kan bepaald worden welke intensiteit van zorg nodig is en wie daarvoor de geëigende instelling of partner is. Zoekend naar een nieuwe ordening aansluitend op de roep meer in te zetten op eigen verantwoordelijkheid en eerstelijnszorg, zal het grootste deel van de steun zich richten op opvoedingsvragen en opvoedingsspanning (ca. 90%). Een klein deel vergt specialistische zorg.



Het lijkt logisch deze verdeling door te trekken naar de basis voor een organisatie die meer lokaal (gemeentelijk) is en de specialistische zorg waarvoor provinciale samenwerking en onderlinge solidariteit tussen gemeenten van belang is. Immers deze specialistische en duurder zorg is moeilijk 'in te kopen' door een individuele gemeente. Vervoer kan hierop aansluitend worden georganiseerd en gefinancierd. In de bovenste kwadranten door de ouders zelf, in de onderste kwadranten door betrokken instanties.

7. Een combi-regeling

Ouders krijgen de keuze of ze het vervoer van hun kind door de betrokken organisaties laten organiseren of zelf het vervoer regelen met een klein budget. Het gaat dan om vervoer in natura (VIN) of vervoersgebonden budget (VGB).



5 Hoe nu verder?

Hoe nu verder?

In Friesland lopen meerdere initiatieven en onderzoeken om te komen tot verbetering van het vervoer: De provincie stelt haar beleid rondom collectief vraagafhankelijk vervoer ter discussie, gemeenten beraden zich in een werkgroep over vervoer in de Wmo en Partoer bracht onlangs het rapport 'Inventarisatie kleinschalige vervoersinitiatieven in Fryslân' uit. Frieslab brengt een serie van vier rapporten uit over jeugd in relatie tot zorg, onderwijs, sociale zaken en het voorliggende rapport over vervoer.

Na de zomer zullen de Friese vervoersinitiatieven, inclusief voorliggend rapport, bij elkaar gebracht worden en mensen worden uitgedaagd om met slimme oplossingen te komen. De ordening in dit rapport is een tussenstap in een proces om te komen tot een passende oplossing in de provincie. Op naar de eindbestemming. Een goede regeling, glashelder en zonder fratsen.



Bronnen

- BELEIDSREGEL CA-451 (Bijlage 4 bij AWBZ/Care/10/13c) Nederlandse Zorgautoriteit over Prestatiebeschrijvingen en tarieven dagbesteding en vervoer
- Casuïstiek via Jeugdhulp Friesland, gemeente Tytsjerksteradiel, oproep via sociale media vanuit Frieslab leidde tot reacties van ouders en professionals, zoals MEE Friesland, Tjallingahiem, Zorgbelang Fryslân, GGD-Fryslân, gemeenten Leeuwarden, Opsterland en Achtkarspelen
- <http://www.programmavcp.nl/werkmap/aanbestedingen> over aanbestedingsregels leerlingenvervoer, 2010
- <http://www.vng.nl/onderwerpenindex/onderwijs/leerlingenvervoer/vraag-en-antwoord>
- Modeverordening leerlingenvervoer van VNG
- Oijen, J. van, Boneschansker, E. & Anthonio, G.G.: Jeugdzorg in kwadranten. Jeugdbeleid nr. 2, 2013
- Position Paper Kleinschalig Personenvervoer. AGV-Movares in opdracht van Ministerie VWS, 2010
- Bos, R., beleidsmedewerker onderwijs gemeente Opsterland (zie ook artikel: 'In Opsterland kopen ouders zelf het leerlingenvervoer in', <http://naarbetercontract-vervoer.nl>)
- Taxireglement Jeugdhulp Friesland voor het vervoer van kinderen naar de MOD's en Boddaertcentra door de taxicentrales, 2013
- Wet op de Expertise Centra
- Wet op de jeugdzorg
- Wet op het Primair Onderwijs, artikel 4. Kosten van leerlingenvervoer

Met dank aan

G. Anthonio	Jeugdhulp Friesland
G. Baan	Gemeente Tytsjerksteradiel
A. Davidschot	Jeugdhulp Friesland
J. Hartmann	Gemeente Leeuwarden
M. Heida	Onderwijsgroep Fier
E. Hoekstra	Jeugdhulp Friesland
N. Lukovac	Gemeente Tytsjerksteradiel
W. Punter	Jeugdhulp Friesland
K. Riem Vis	Stichting Mienskipsoarch



Bijlage 1

Praktijkvoorbeelden

Aan de hand van twee voorbeelden geven we inzicht in de vervoersbewegingen waar kinderen in de praktijk mee te maken krijgen. Daarbij tonen we in de tabel de werkelijk verreden ritten. Vervolgens geven we voor de twee voorbeelden de maximale vervoersvraag weer die de geleverde zorg en/of onderwijs met zich mee zou brengen voor elke aanbieder (of de gemeente) als er geen sprake was van combinatieritten.

Tim is 9 en autistisch. Hij woont thuis en gaat naar het speciaal basisonderwijs. Hij heeft het erg naar zijn zin op school. De school ligt op 18 km afstand van huis. Hij kan niet zelfstandig reizen. De gemeente vergoedt de ritten naar school en terug.

Autisme kun je niet genezen, maar Tim kan wel leren er beter mee om te gaan. Daarvoor gaat Tim 3 keer per week naar dagbehandeling. Dat helpt ook zijn ouders bij de opvoeding van Tim thuis. Dit is in dezelfde gemeente als zijn school, maar wel aan andere kant van de stad (22 km van huis). Omdat Tim spastisch is gaat hij ook nog 2 keer in de week naar de fysiotherapeut. Tim is dus veel onderweg. Voor de fysiotherapie moet hij ook 13 km reizen vanaf huis. Het is in de praktijk geen optie om de ritten van school altijd via huis te laten lopen. Alleen op woensdag kan Tim daardoor ook 's middags gebruik maken van het door de gemeente betaalde leerlingenvervoer. Immers, het leerlingenvervoer is alleen bedoeld voor het vervoer van huis naar school en terug aansluitend op de schooltijden. In feite heeft de gemeente op de andere dagen een 'meevallertje'.

De ritten van huis naar de fysiotherapie en terug worden door de ziektekostenverzekeraar vergoed. Het behandelcentrum zorgt voor vervoer van en naar de psycho-educatie, de dagbehandeling. Omdat niet al deze ritten betrekking hebben op het vervoer van en naar huis zijn de ouders van Tim nog steeds op zoek naar mogelijkheden om de volledige kosten voor Tim zijn reiskosten vergoed te krijgen.



<i>De doordeweekse dagen van Tim</i>	<i>Ritten op een dag van ..naar.. (aantal km/rit)</i>	<i>Werkelijk verreden km op verschillende dagen</i>
<i>Maandag</i>	<i>huis -> school (18) school -> psycho-educatie (7) psycho-educatie -> huis (22)</i>	<i>18 7 22 47</i>
<i>Dinsdag</i>	<i>huis -> school (18) school -> fysio (14) fysio -> psycho-educatie (23) psycho-educatie -> huis (22)</i>	<i>18 14 23 22 77</i>
<i>Woensdag</i>	<i>huis -> school (18) school -> huis (18)</i>	<i>18 18 36</i>
<i>Donderdag</i>	<i>huis -> school (18) school -> psycho-educatie (7) psycho-educatie -> huis (22)</i>	<i>18 7 22 47</i>
<i>Vrijdag</i>	<i>huis -> school (18) school -> fysio (14) fysio -> huis (13)</i>	<i>18 14 13 45</i>

En als elke instantie nu als enige vervoer van Tim zou verzorgen, dus simpelweg van huis naar de instelling en weer terug naar huis?

Dan zou een gemeente uitgaan van 10 ritten van 18 km (180 km), de organisatie verantwoordelijk voor de behandeling van Tim, vanwege problemen gerelateerd met zijn autistische stoornis, zal 6 ritten van 22 km moeten organiseren (132 km) en voor het vervoer van en naar de fysiotherapie zal 4 keer 13 km gereden worden (52 km). We zouden dan kunnen verwachten dat er een gezamenlijke begroting ligt voor 364 km. In de praktijk wordt er echter niet voortdurend terug naar huis gereden tussen de verschillende dagcomponenten.



Dat leidt er in dit voorbeeld toe, dat er voor Tim sprake is van slechts 252 verreden km. Op alle dagen bleken er minder kilometers verreden dan op papier 'begroot'. Over 187 van deze kilometers is geen discussie, maar over 65 van deze kilometers is veel discussie over wie deze zou moeten betalen. Dat zijn de kilometers die geen relatie met het huisadres hebben.

Mirte is 8. Haar ouders hebben er voor gekozen om haar niet naar de basisschool in eigen dorp te sturen. Omdat Mirte moeite had met de vrije onderwijsmethode op school en behoefte had aan meer rust en structuur gaat ze nu naar een school in een dorp 7 km verderop waar de leermethode beter bij Mirte haar behoefte aansluit. Haar ouders zijn onlangs gescheiden. Nu woont ze vanaf woensdagmiddag tot zaterdagavond bij haar vader in de stad. Mirte bezoekt sinds enkele maanden op maandag en donderdag na schooltijd een medisch orthopedisch dagverblijf in diezelfde stad. Opa en oma wonen vlakbij en passen dan op totdat haar vader van zijn werk komt. Op deze dagen gaat ze dus na school naar opa en oma in de stad. De stad is precies 10 km de andere kant op dan haar school (dus 17 km). Op donderdag na het bezoek aan Boddaert gaat ze naar opa en oma.

Dit betekent, dat alleen op dinsdag de gemeente het leerlingenvervoer heen en terug naar huis betaalt. Op maandag- en woensdagochtend wordt het vervoer met het taxi-busje ook door de gemeente betaald. Omdat het adres van haar moeder als permanent adres van Mirte wordt beschouwd heeft ze geen recht op vergoeding op de dagen, dat ze bij haar opa en oma of bij haar vader is. Meestal zorgen opa en oma nu voor het vervoer van en naar school.

Volgens de regels van het leerlingenvervoer vergoedt de gemeente de reizen tussen het huis van moeder en de school, omdat deze afstand meer dan 6 km is. Jeugdhulp verzorgt de terugreis van Boddaert naar het huis van moeder. De overige kosten krijgen ze in principe niet vergoed.



<i>De doordeweekse dagen van Mirte</i>	<i>Ritten op een dag van ...naar.. (aantal km/rit)</i>	<i>Werkelijk verreden km op verschillende dagen</i>
<i>Maandag</i>	<i>huis moeder -> school (7) school -> Boddaert (17) Boddaert -> huis moeder (10)</i>	<i>7 17 10 34</i>
<i>Dinsdag</i>	<i>huis moeder -> school (7) school -> huis moeder (7)</i>	<i>7 7 14</i>
<i>Woensdag</i>	<i>huis moeder -> school (7) school -> huis vader (17)</i>	<i>7 17 24</i>
<i>Donderdag</i>	<i>huis vader -> school (17) school -> Boddaert (17) Boddaert -> huis vader (2)</i>	<i>17 17 2 36</i>
<i>Vrijdag</i>	<i>huis vader -> school (17) school -> huis vader (17)</i>	<i>17 17 34</i>

Een blik op de situatie van Mirte en de hoeveelheid daadwerkelijk verreden en begrote hoeveelheid kilometers leidt tot de volgende cijfers. De gemeente zou kunnen verwachten in ieder geval 70 km leerlingenvervoer van het huis van moeder (haar permanente adres) naar school en terug te vergoeden. Daarnaast zal Mirte van haar permanente adres 2 keer op en neer reizen naar Boddaert, dat is samen 68 km. Opgeteld zou er 138 km begroot 'moeten' zijn voor Mirte haar weekprogramma. Ze reist in werkelijkheid net iets meer dan 142 km. Over 45 van deze verreden kilometers is geen discussie en is duidelijk wie hier verantwoordelijk voor is, dat zijn de ritten van en naar het huis van haar moeder.

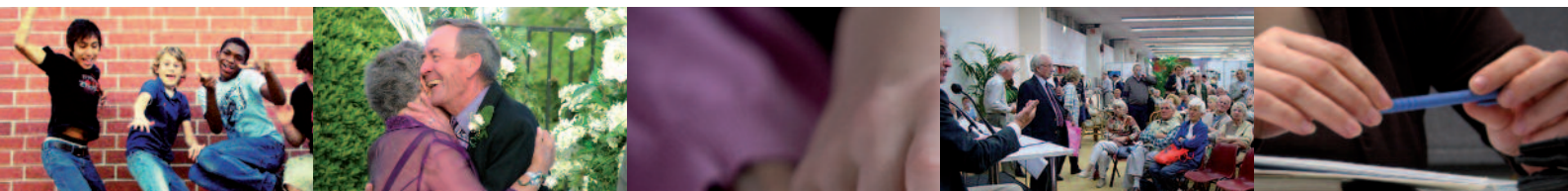


Dit zijn slechts twee voorbeelden.

Twee voorbeelden die aantonen waar het in de praktijk soms lastig wordt om in het woud van regelgeving, de ondersteuningsbehoefte van een kind op de verschillende niveaus van de piramide tot praktische goede oplossingen te komen met bij de specifieke situatie passend vervoer. Ze laten ook zien hoeveel kilometers deze jonge kinderen al maken.

De jongste kinderen (0-7 jaar) die een MOD bezoeken reizen hiervoor in bijna alle gevallen rechtstreeks van en naar huis. Wel blijkt in de praktijk, dat er overwegingen kunnen zijn om halve dagen een MOD te bezoeken. Als dit vaker toegepast wordt, dan kan dat gevolgen hebben voor het aantal dagen met meerdere dagcomponenten en de daarmee samenhangende vervoersbewegingen. Nu gaat slechts een klein aandeel (ca. 10%) zowel naar een MOD als naar school op één dag.

Met deskundigen is besproken of er een verbinding te leggen is tussen de wens tot individueel maatwerk te komen en collectieve profielen van groepen kinderen op basis van hun ondersteuningsbehoefte. Een veel gehoorde uitspraak is immers dat 80% van de kinderen ongeveer hetzelfde nodig heeft. Ten aanzien van vervoer is de combinatie die het meest vanzelfsprekend is, die van kinderen die een MOD bezoeken met kinderen die naar een kinderdagcentrum (KDC) gaan. Ook de iets oudere jeugd die Boddaert bezoekt kan vaak goed samen reizen met kinderen die naar Tjallingahiem gaan. Kunnen daar slimme arrangementen voor ontwikkeld worden, met gepast vervoer?





SLIMME PADEN VOOR
ZORG- EN DIENSTVERLENING

Oldehoofsterkerkhof 2
Postbus 21000
8900 JA Leeuwarden
t 058 - 750 54 50
www.frieslab.nl

