

Bijlage 7 bij het Besluit maatschappelijke ondersteuning gemeente Maastricht

Richtlijn indicatiestelling Collectief Vraagafhankelijk Vervoer Wmo “Omnibuzz”

Algemeen

In de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo2015) wordt onder andere geregeld dat mensen met een beperking ondersteuning bij hun lokale verplaatsingsbehoefte kunnen krijgen. Indien mobiliteitsbeperkingen aan de orde zijn, is mogelijk het Vervoer op Maat, ook bekend als Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) een (deel van de) oplossing. Voorliggende richtlijn gaat in op de indicatiestelling van deze Wmo-voorziening.

In het gesprek dat de gemeente voert met de inwoner wordt zoveel als mogelijk gekeken naar het benutten en versterken van de eigen mogelijkheden van mensen. Het heeft bijvoorbeeld de voorkeur dat iemand gebruik maakt c.q. leert maken van het OV, alvorens een individuele voorziening te verstrekken. Het gebruik van reguliere vervoermiddelen (waaronder ook de auto, e-bike, etc.) draagt sterker bij aan de zelfredzaamheid, mobiliteitsvrijheid en maatschappelijke participatie van cliënten dan geïndiceerde voorzieningen.

Enkel wanneer in het (keukentafel)gesprek geconcludeerd is dat de cliënt zelf en zijn naaste omgeving onvoldoende mogelijkheden hebben om het door de cliënt ervaren probleem op te lossen, moet worden beoordeeld of een voorziening in het kader van de Wmo de oplossing kan zijn. Het kader waarbinnen deze beoordeling plaatsvindt is dat het enerzijds om een lokale vervoersbehoefte gaat en anderzijds dat het frequent sociaal-recreatief vervoer betreft. De gemeente heeft daarbij de opdracht om de goedkoopst-adequate/compenserende voorziening te beoordelen.

Afwegingskader vervoersvoorziening

1. Is er een reële alledaagse behoefte aan vervoer?	→ nee	Er is geen indicatie voor een maatwerkvoorziening.
↓ ja		
2. Zijn er beperkingen waardoor de cliënt geen of niet altijd gebruik kan maken van het openbaar vervoer?	→ nee	Er is geen indicatie voor een maatwerkvoorziening.
3. Is dit op te lossen (te compenseren) met een vervoersvoorziening? Zie opmerkingen!	→ nee	Er is geen indicatie voor een maatwerkvoorziening
↓ ja		
4. Is de cliënt geholpen met een algemeen gebruikelijk middel, zoals een fiets, een brommer of fiets met hulpmotor?	→ ja	Er is geen indicatie voor een maatwerkvoorziening.
↓ nee		
5. Is de vervoersvoorziening noodzakelijk om te kunnen blijven deelnemen aan het maatschappelijk verkeer?	→ nee	Er is geen indicatie voor een maatwerkvoorziening.
↓ ja		
6. Is het verstrekken van de vervoersvoorziening verkeersveilig te noemen?	→ nee	Er is geen indicatie voor een maatwerkvoorziening. Bekeken moet worden in hoeverre een andere voorziening een oplossing biedt.
↓ ja		↓ Is er een andere voorziening die een oplossing zou bieden?
	← Ja	↓ Nee
Er is een indicatie voor een (tijdelijke) vervoersvoorziening		Er is geen indicatie voor een maatwerkvoorziening.

Opmerkingen ten aanzien van het afwegingskader

Ruime aandacht dient te worden besteed aan de mogelijkheden om gebruik te maken van het OV. De Provincie Limburg en gemeenten hebben de afgelopen jaren geïnvesteerd in het toegankelijk maken van het OV, ook voor senioren en mensen met een beperking (ook met rollator of rolstoel). Dit proces zal ook de komende jaren tot verdere verbetering leiden. Wijs de cliënt op ondersteunende informatie rond het (openbaar)vervoer. Maar ook op lokale aanvullende, soms vrijwillige initiatieven om het vervoer vorm te geven. Zie hiertoe www.ikwilvervoer.nl of www.9292ov.nl.

Uit onderzoek is gebleken dat 25% tot 40% van de cliënten met een Wmo indicatie voor Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) gebruik (kunnen) maken van het OV. Dit is met name aan de orde in steden, waar sprake is van een uitgebreid lijnennet en ruime dienstregeling. Soms biedt dit geen oplossing voor alle verplaatsingen, maar het is belangrijk dat de cliënt het OV blijft gebruiken daar waar dat kan. Ook om doelmatig om te gaan met het toegekende reisbudget. Wijs de cliënt in dit verband daarom ook altijd op de Voor Elkaar Pas (VEP). Met de VEP kan de cliënt zowel in het OV als met Omnibuzz-vervoer reizen. De begeleider van de VEP-kaarhouder kan gratis meereizen in het OV, hetgeen een drempel wegneemt om hiervan gebruik te maken. Met de VEP krijgt de cliënt korting op het reguliere OV-tarief van Arriva in Limburg. In de OV-bussen van Arriva krijgt hij/zij altijd 37% korting. In de treinen van Arriva krijgt men na 09.00 uur 25% korting. De VEP kost, zonder begeleiderspas, € 6,50 en met begeleiderspas, € 8,00 per jaar (tarieven 2021).

Bepalen vervoersbehoefte

Het onderzoek naar de vervoersbehoefte is een belangrijk onderdeel bij het beoordelen welke vervoersvoorziening de beperkingen compenseert. Hierbij gaat de indicatiesteller in op de kenmerken van de aanvrager, zijn beperkingen en zijn vervoersbehoeften. Bij het onderzoek naar het verplaatsingspatroon van de aanvrager worden de volgende aspecten meegenomen:

- Wat zijn de redenen voor de verplaatsingen (verplaatsingsmotief)?
- Waar gaat de aanvrager naar toe, ofwel wat is zijn verplaatsingsbestemming?
Het gaat hierbij om zowel de korte (minder dan 100 meter) als om langere afstanden.
- Wat is de frequentie van de verplaatsingen?
- Hoe verplaatst de aanvrager zich tot op heden (auto, fiets, OV, e.d.)?

Hierbij moet de vraag worden beantwoord of deze verplaatsingen voor betrokken cliënt redelijkerwijs relevant zijn om deel te (blijven) nemen aan het maatschappelijk leven en de wezenlijke sociale contacten te onderhouden. Uitgangspunt hierbij is dat wat mensen normaal gesproken van dag tot dag doen wanneer zij zich buitenshuis zelfstandig verplaatsen in de directe omgeving (max. 25 kilometer c.q. 5 zones). Het gaat hier in de regel om het onderhouden van sociale contacten, boodschappen doen en recreatieve doeleinden. Hierbij hoeft de gemeente niet te voldoen aan alle bij cliënten levende wensen.

De gemeente heeft voor de bovenlokale vervoersbehoefte, meer dan ± 25 km/5 zones, geen compensatieplicht. In deze behoefte kan worden voorzien middels het vervoersysteem Valys (onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport).

Vervoersbehoefte ten behoeve van werk, school, behandeling op grond van Wlz, dagopvang, dagverzorging, medische afspraken of behandeling van bepaalde ziektes behoren eveneens niet tot de Wmo compensatieplicht. Deze bestemmingen zijn niet te vatten onder de (sociaal-recreatieve) verplaatsingen die mensen normaliter van dag tot dag plegen te ondernemen. Hierbij zijn voorliggende voorzieningen waarnaar verwezen dient te worden (zie ook hieronder bij Zittend Ziekenvervoer).

De Centrale Raad van Beroep heeft daarnaast ook bepaald dat een vervoerbehoefte in verband met vrijwilligerswerk geen aanleiding is voor het verstrekken van een vervoersvoorziening. De Centrale Raad gaat ervan uit dat vervoerskosten betaald kunnen worden door de organisatie waarvoor het vrijwilligerswerk verricht wordt.

Zittend ziekenvervoer

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 die iemand heeft. Het vervoer kan per ambulance plaatsvinden of met (eigen) auto, taxi of openbaar vervoer (zittend ziekenvervoer). Als begeleiding nodig is, kan de zorgverzekeraar de kosten van vervoer van een begeleider ook vergoeden. Bij zittend ziekenvervoer geldt een eigen bijdrage per kalenderjaar en bij alle vervoer is het eigen risico van toepassing. De zorgverzekeraar vergoedt alleen kosten voor het gebruik van de (eigen) auto, taxi of openbaar vervoer als een verzekerde. De [basisverzekering](#) dekt de volgende vervoerssituaties:

- **Rolstoel:** Men kan zich alleen met een rolstoel verplaatsen.
- **Behandeling van vormen van kanker:** Men krijgt chemotherapie, radiotherapie of immuuntherapie. Of heeft onderzoeken of controles nodig voor deze behandelingen.
- **Visuele handicap:** Men kan door een visuele handicap niet zonder begeleiding reizen.
- **Kinderen in verzorghuis:** Men is jonger dan 18 jaar en aangewezen op verzorging in een verpleegkundig kinderdagverblijf of kindertorghuis (intensieve kindzorg).
- **Nierdialyse:** Men krijgt nierdialyse of heeft onderzoeken of controles hiervoor.
- **Revalidatiezorg voor ouderen:** Men krijgt geriatrische revalidatiezorg.
- **Dagbehandeling voor kwetsbare patiënten (GZSP):** zoals ouderen met multiproblematiek, mensen met Parkinson, Korsakov en MS, mensen met een lichamelijk handicap of niet-aangeboren hersenletsel of mensen met de ziekte van Huntington.

Hardheidsclausule

Vergoeding van ziekenvervoer is beperkt tot een aantal gevallen (zie hierboven). Wanneer verzekerden niet tot de genoemde categorieën behoren, kunnen zij soms toch in aanmerking komen voor vergoeding van vervoerskosten. Dat is het geval als iemand voor de behandeling van een langdurige ziekte of aandoening voor langere tijd vervoer nodig heeft. Deze mogelijkheid staat ook bekend als de 'hardheidsclausule'. Het is zaak hier aandacht voor te hebben en een cliënt aan te sporen deze optie te benutten.

Loopafstandscriterium

De bepaling 'het openbaar vervoer niet kunnen bereiken of geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer' wordt door de jurisprudentie van de Centrale Raad van Beroep toegelicht middels het loopafstandscriterium "maximale loopafstand 800 meter". Kan men geen 800 meter zelfstandig, al dan niet met hulpmiddelen en in een redelijk tempo (binnen 20 minuten), afleggen dan wordt men verondersteld het openbaar vervoer niet te kunnen bereiken. Kan men de halte wel bereiken, maar is het onmogelijk in het openbaar vervoer te komen of hiervan gebruik te maken, dan ook komt men eventueel voor een vervoersvoorziening in aanmerking.

N.B. Maastricht kent een hoge dichtheid aan OV-haltes, welke in het merendeel van de gevallen op (veel) kortere afstand liggen dan de in jurisprudentie genoemde 800 meter. Ook zijn alle haltes opgehoogd en wordt met hoge frequentie gereden met lagevloerbussen. Daarmee is het OV laagdrempeliger bereikbaar dan in kleinere (plattelands)gemeenten in Limburg. Hier dient bij de indicatiestelling beargumenteerd rekening mee te worden gehouden.

Een mobiliteitsbeperkte ondersteuningsbehoevende dient tenminste een afstand van 1500 - 2000 km per jaar te kunnen reizen. Compensatie kan aan de orde zijn indien dit aantal kilometers niet op eigen kracht gerealiseerd kan worden. Dit blijkt uit uitspraken van de CRvB waarin deze ondergrens is bepaald. Bij het bepalen van dit aantal kilometers dient het gebruik van een andere (verstrekke) voorziening zoals een scootmobiel, eigen auto, e-bike, etc. te worden meegenomen. Dit kan van invloed zijn op de toekenning van CVV.

Afwegingskader CVV

1. Is het verplaatsingspatroon noodzakelijk om deel te (blijven) nemen aan het leven van alle dag?
2. Is de maximale loopafstand van de cliënt minder dan 800 meter, af te leggen binnen 20 minuten?
Let op de Maastrichtse dichtheid van haltes.
3. Behoren de verplaatsingen tot de compensatieplicht van de gemeenten?
4. Kan CVV voorzien in compensatie van de noodzakelijke vervoersbehoefte?

Als al deze vragen met 'ja' beantwoord worden, kan een vervoersindicatie "Omnibuzz" worden verstrekt. De basisindicatie betreft deur-tot-deur-vervoer en zal in het merendeel van de gevallen toereikend zijn.

Aanvullende dienstverlening binnen CVV

In individuele gevallen kan aanvullende dienstverlening aan de orde zijn. De diverse aanvullende indicaties die Omnibuzz kent, staan hieronder opgesomd. Tevens is per onderdeel beschreven welk financieel effect – een toeslag per rit – dit heeft voor de gemeente (dit wordt niet doorberekend aan de reiziger). Ken die optie(s) dus alleen maar toe als deze ook echt noodzakelijk is/zijn.

1) Taxi

De cliënt is fysiek niet in staat om plaats te nemen in een busje. Denk hierbij aan mensen, die niet – ook niet met hulp van de chauffeur - de treden van het busje kunnen nemen. Het is dan noodzakelijk een personenauto in te zetten.

Toeslag: 10%

2) Bus

De cliënt is fysiek niet in staat om plaats te nemen in een personenauto. Denk hierbij bijvoorbeeld aan zeer corpulente personen of mensen die de knieën niet kunnen buigen. Er moet dan in alle gevallen een busje worden ingezet.

Toeslag: 10%

Let op: bij reizen met een scootmobiel of rolstoel komt automatisch altijd een bus, anders kan de rit niet uitgevoerd worden. Hiervoor dient de indicatie 'Bus' niet te worden aangevinkt.

3) Voorin

De cliënt moet altijd voorin kunnen zitten (noodzaak).

Toeslag: 10%

4) Direct (rechtstreeks vervoer)

De cliënt moet zo snel mogelijk naar zijn bestemming. Er mag gecombineerd worden, maar hij/zij wordt altijd als eerste naar de bestemming gebracht. (Denk hierbij aan beperkingen door incontinentie, zuurstof, wagenziekte etc).

Toeslag: 10%

- 5) **Individueel**
De cliënt mag niet gecombineerd worden met andere passagiers. Denk hierbij aan een gedragsstoornis, bijvoorbeeld autisme.
Maak de overweging of direct vervoer en/of voorin geen alternatief is!
Toeslag: 25%
- 6) **Kamer/Kamer**
De cliënt moet worden opgehaald en afgezet in de woning/wooneenheid. De chauffeur dient de cliënt te ondersteunen bij het begeleiden naar de kamer.
Toeslag: 25%
- 7) **Verplicht reizen met begeleider**
Reiziger mag uitsluitend met begeleider reizen. Kan op medisch advies, of op basis van beperking zelfregie/extra zorg.
Toeslag: geen
- 8) **Indicatie Extra Zorg**
Bijvoorbeeld als gevolg van alzheimer/dementie, cognitieve of angststoornissen, gedragsproblemen, reiziger kan niet praten. De indicatie bevat o.a.:
i. Indien gewenst, speciale afspraken bij de ritreservering;
ii. Reist verplicht op rekening, geen contante betaling;
iii. Reizen zonder pas is toegestaan;
iv. Wachtijd van 2 minuten naar maximaal 5 minuten;
v. Chauffeur wijkt nooit af van geboekte bestemming.
Toeslag: 10%
- 9) **Indicatie Persoonlijke Overdracht**
Aanvullend op de criteria bij de indicatie 'Extra Zorg' moet de chauffeur op de bestemming erop toezien dat iemand de cliënt overneemt. De chauffeur mag niet vertrekken zonder dat deze persoonlijke overdracht heeft plaatsgevonden. In het uiterste geval moet hij de cliënt weer meenemen.
Toeslag: 20%

Let op dat bij het toekennen van opties, deze elkaar niet overlappen. Bijvoorbeeld de combinatie van optie 5 met optie 3 en/of 4. Houd er ook rekening mee dat de toeslagen van verschillende opties worden opgeteld, 2 + 5 betekent dus in totaal 35% toeslag per rit.

Reisbudget

Zoals eerder aangegeven, blijkt uit jurisprudentie van de CRvB dat mensen met een beperking de mogelijkheid moeten hebben om met een vervoersvoorziening of een combinatie van vervoersvoorzieningen op jaarbasis 1.500 tot 2.000 kilometer af te leggen. Als dit vertaald wordt naar zones, waarbij rekening gehouden wordt met de extra opstapzone, komt dit neer op ongeveer 590 zones op jaarbasis. Daarmee voldoet de gemeente aan de compensatieplicht. Het gaat hier om een budget per kalenderjaar. Eventueel resterende zones vervallen zodoende aan het einde van het kalenderjaar en kunnen niet meegenomen worden naar een volgend kalenderjaar.

De 590 zones van het reisbudget kunnen verdeeld worden in de volgende vervoersbehoeften:

Verdeling basisbudget in vervoersbehoeften en bijbehorende zones

Vervoersbehoeften	Zones (inclusief opstapzone)
Wekelijks boodschappen doen	160
Wekelijks verenigingen of clubs bezoeken (kienen, harmonie, voetbalclub etc.)	120
Wekelijks familie bezoeken	120
Eens per maand er op uit gaan (markt bezoeken, shoppen, steden bezoeken, sociaal culturele instellingen bezoeken etc.)	90
Eens in de 3 maanden ziekenhuisbezoek	40
Onvoorziene vervoersbehoeften	60
Totaal	590

De vervoersbehoeften in de tabel zijn gebaseerd op onderzoekgegevens van Omnibuzz uit het reguliere cliënttevredenheidsonderzoek. Uit deze cijfers blijkt dat familiebezoek, boodschappen doen, verenigingen/clubs bezoeken, ziekenhuisbezoek en er eens op uitgaan, de vijf meest gebruikte doeleinden zijn waarvoor de Omnibuzz ingezet wordt.

Daarnaast blijkt dat een gelimiteerd persoonlijk reisbudget met goede afstemming van prijsprikkels (zoals de VEP) ertoe leidt dat mensen bewuster kiezen voor een vervoerswijze die op dat moment ook echt nodig is. Met andere woorden: als het mogelijk is om een keer met het openbaar vervoer te reizen zal men over het algemeen sneller geneigd zijn dat ook te doen, om te voorkomen dat het persoonlijke reisbudget onnodig wordt aangesproken.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het hier een financiële afbakening betreft. Omnibuzz-reizigers die het budget hebben overschreden en niet in aanmerking komen voor een maatwerk-ophoging, kunnen namelijk regulier met Omnibuzz blijven reizen, maar dan niet meer tegen het lage (gesubsidieerde) tarief maar tegen het commercieel tarief.

Lager reisbudget

Er kan een korting worden toegepast op het basisbudget als de cliënt de beschikking heeft over een voorziening waarmee hij/zij al deels in de vervoersbehoefte kan voorzien. Hierbij kan gedacht worden aan een indicatie "hulp in het huishouden" waarbij de component "boodschappen doen" is meegenomen. Conform bovenstaande tabel zou dat een korting van 160 zones op het basisbudget betekenen. Ook het verblijf in een zorginstelling legitimeert een korting op het basisbudget van maximaal 295 zones. Immers boodschappen en ontspanningsactiviteiten kunnen, in elk geval voor een deel, in de zorginstelling plaats vinden.

Daarnaast kan uit het onderzoek naar de vervoersbehoefte blijken dat de aanvrager gedurende een deel van het jaar gebruik moet maken van Omnibuzz en voor de rest van de tijd gebruik kan maken van het OV, bijvoorbeeld vanwege de weersomstandigheden. Ook dit rechtvaardigt een evenredige korting van het basisbudget.

Tenslotte moet ook het gebruik van de scootmobiel worden meegewogen aangezien met een dergelijke voorzieningen in principe alle lokale verplaatsing mogelijk zijn.

Hoger reisbudget in uitzonderingsgevallen

In bijzondere individuele gevallen, op aanvraag en enkel na onderzoek door de Wmo-consulent, kan in een kalenderjaar een hoger reisbudget worden toegekend. Het betreft hier maatwerk. Bijvoorbeeld bij cliënten die Omnibuzz in overwegende mate gebruiken voor bezoek en/of verzorging van partner/kind in een zorginstelling. Deze ophoging dient periodiek (tenminste jaarlijks) herbeoordeeld te worden.