

Vervoersproblemen in de gehandicaptenzorg

Voor gehandicapten is goed vervoer van en naar de dagbesteding van enorm groot belang. Dagbesteding is de manier voor mensen met een beperking om zich te ontwikkelen en mee te doen aan de samenleving. De VGN wil daarom dat de aanhoudende problemen rond dit vervoer zo snel mogelijk worden opgelost door per januari 2018 kostendekkende vervoerstarieven in te voeren.

Situatie na de bezuinigingen

In Nederland hebben dagelijks circa 60.000 mensen met een beperking vervoer nodig van en naar dagbesteding. Sinds de bezuinigingen in 2013 zijn er problemen rond het vervoer naar deze dagbesteding. Die problemen volgden op de in 2013 ingevoerde forse bezuiniging op vervoer van bijna 50 procent, waardoor de vergoeding onder de kostprijs kwam te liggen. Gevolg: de dagbesteding kwam onder grote druk te staan.

Belang van dagbesteding

Dagbesteding is voor mensen met een beperking wat werken en scholing is voor mensen zonder beperking. Dankzij dagbesteding kunnen kinderen en mensen met een beperking zich (verder) ontwikkelen, leren en een zinvol bestaan hebben. Vervoer van en naar dagbesteding zou geen belemmering mogen zijn.

Maatregelen door de sector

De zorgaanbieders hebben in de afgelopen vier jaar een groot deel van deze bezuiniging zelf opgevangen:

- Dagbesteding wordt zoveel mogelijk op een kortere reisafstand van de woning van de cliënt georganiseerd;
- Dagbesteding wordt veelal in groepsverband aangeboden. Door nieuwe groepen op andere locaties te formeren, kon er worden bezuinigd;
- In samenwerking met de vervoerder is gekozen voor andere, goedkopere rittenschema's.

Nadelige gevolgen van de maatregelen

Deze maatregelen dragen bij aan de bezuiniging, maar voor de cliënten pakken de maatregelen vaak slecht uit:

- Dagbesteding dichterbij de woning heeft tot gevolg dat niet alle vormen van dagbesteding mogelijk zijn en is er minder keuze. Dit gaat vaak ten koste van de ontwikkeling van de cliënt. Zo behoren stageplekken of individuele (arbeidsmatige) dagbesteding steeds minder tot de keuzemogelijkheden.
- Het sociale netwerk van de cliënt neemt in betekenis af. Nu wonen en dagbesteding vaak op één locatie zijn georganiseerd, woont de cliënt met dezelfde cliënten waarmee hij ook de dag doorbrengt.
- Andere rittenschema's betekent dat er meer cliënten per rit worden vervoerd (zogenoemde combinatieritten) en dit brengt (veel) langere reistijden voor cliënten met zich mee.

- Meer cliënten moeten tijdens het vervoer worden gefixeerd of krijgen medicijnen om rustig te blijven, aangezien zij niet meer individueel kunnen worden vervoerd, maar in een groep per bus reizen.
- Het aantal agressie-incidenten stijgt, als gevolg van volle bussen en lange busritten met cliënten met complexe gedragsproblematiek.

Tygo Reus (9) heeft een verstandelijke beperking en slechts twintig procent zicht. Hij reist per bus vier keer per week van zijn woonadres in Delfzijl naar dagbestedingslocatie De Heukelom van Visio in Haren, een gespecialiseerde zorgaanbieder. De reistijd is anderhalf uur. Toch hecht Tygo's vader zeer aan de waarde van de dagbesteding voor de ontwikkeling van zijn zoon én aan de kwaliteit van goed vervoer.

Link naar video: <https://vimeo.com/198901823/1c7caf9a09>

De grens is bereikt

Zorgaanbieders en dagbestedingslocaties hebben zoveel mogelijk oplossingen gezocht om de bezuinigingen op te vangen. Individueel vervoer omzetten naar groepsvervoer is echter gezien de complexiteit van de beperking van de cliënten lang niet altijd mogelijk. Er is vaak sprake van uitzonderlijk grote rolstoelen, waardoor er minder cliënten in de bus passen. En een cliënt met agressieproblematiek kun je niet vlak naast een andere cliënt plaatsen. Daarnaast is de reisafstand naar een specialistische zorgaanbieder vaak zó groot, dat de reisduur bij individueel vervoer al maximaal is. Combinatievervoer of groepsvervoer is dan niet mogelijk.

Ook aan de inzet van vrijwilligers zitten grenzen. Hoe betrokken vrijwilligers ook zijn, soms is de benodigde begeleiding zo complex dat professioneel personeel nodig is om de kwaliteit en veiligheid te garanderen.

Zorggeld wordt nu gebruikt voor vervoer

Intussen worden tekorten op vervoer vaak opgevangen door substitutie vanuit het zorgbudget. De mate waarin dit gebeurt, verschilt per aanbieder. Zorgaanbieders met veel verschillende kleine locaties verspreid over een regio, hebben het zwaarder dan aanbieders die beschikken over een groot instellingsterrein met verblijf én dagbesteding. Het laat onverlet dat het niet de bedoeling is dat zorggeld wordt ingezet voor vervoer. De tekorten die door het vervoer ontstaan, leiden hoe dan ook tot een flinke aantasting van de noodzakelijke inzet van zorg-Fte's.

Fay de Vries (2) reist twee keer per week samen met Rosie, Elena en Enam van en naar een kinderdagcentrum van De Hartekamp Groep in Haarlem. De vervoerder heeft scherp moeten inkopen en kan ternauwernood het noodzakelijke comfort bieden. De ruimte is beperkt. Alleen een goede bezettingsgraad voorkomt voor de vervoerder een faillissement. Voor de zorgaanbieder is een grote rolstoelbus een kostbare optie. Zo houden beide partijen elkaar in een houdgreep.

Snel hogere, kostendekkende vervoertarieven nodig

Om cliënten zich, conform het VN-verdrag, optimaal te laten ontwikkelen en 'onbeperkt' te laten meedoen, moeten we zorgen voor adequate dagbesteding, waarbij vervoer geen obstakel mag vormen. De aankondiging van de NZa dat zij pas in 2019 komen met de uitkomsten van een herijkingsonderzoek, is dan ook onaanvaardbaar.

De gehandicaptenzorg heeft zelf een enorme efficiëncyslag gemaakt om de bezuinigingen het hoofd te kunnen bieden. Nu blijkt dat te vaak en te veel zorggeld wordt ingezet om het vervoer te betalen, is een structurele verhoging van vervoertarieven noodzakelijk.

Concreet:

- Laat de NZa nieuwe kostendekkende vervoertarieven vaststellen en invoeren per 1 januari 2018;
- Zorg voor een herinvoering van de nacalculatieregeling voor cliënten in de Zorgverzekeringswet, zodat de zorgaanbieder de werkelijk gemaakte reiskosten vergoed krijgt;
- Zie er op toe dat gemeenten voor de Wmo en de Jeugdwet de NZa-tarieven volgen, bijvoorbeeld via de AMvB 'Besluit inkoopplan prijs kwaliteit Wmo 2015'

Meer informatie:

Johan van Ruijven

jvanruijven@vgn.nl

06 - 21 21 34 60

De Vereniging Gehandicaptenzorg Nederland (VGN) is de brancheorganisatie die opkomt voor de belangen van aanbieders in de gehandicaptenzorg. De 165 instellingen die bij ons zijn aangesloten, variërend van klein tot groot, bieden zorg en ondersteuning aan mensen met een verstandelijke, lichamelijke en/of zintuiglijke beperking