

Scootmobieltraining: WMO of ZVW?

Een ergotherapeut kan betrokken zijn bij de cliënt ten aanzien van het uitproberen, aanvragen of trainen van het besturen van een scootmobiel. Dit kan op basis van DTE, op verwijzing van een (huis)arts of op verzoek van een gemeente.

Uit de vragen die aan Ergotherapie Nederland gesteld worden, bijvoorbeeld tijdens regiobijeenkomsten, blijkt dat er veelvuldig discussie is over de vergoeding van het verzorgen van scootmobiel- en fietstraining. Er bestaat een grijsgebied tussen Wmo en Zorgverzekering waar het gaat om de vergoeding van rijlessen.

Zorgverzekeraar

De zorgverzekeraar (ZV) vergoedt vanuit de basisverzekering de kosten voor **maximaal 10 behandelingen per kalenderjaar**, waarbij de ergotherapiebehandeling gericht is op het opheffen, verminderen of compenseren van lichamelijke of psychische klachten op functie-, activiteit-, en/of participatieniveau. De persoon krijgt advies, instructie, training of behandeling om weer algemene dagelijkse of arbeidsgerelateerde handelingen te kunnen verrichten en weer zo zelfstandig mogelijk te kunnen functioneren in zijn leef-, woon- of werksituatie.

De ergotherapiebehandeling valt onder de eigen bijdrage regeling (max 350 euro in 2013)

WMO

De Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) regelt dat mensen met een beperking ondersteuning kunnen krijgen. Het kan gaan om ouderen, gehandicapten of mensen met psychische problemen. Dankzij de Wmo kunnen zij meedoen in de maatschappij en zo veel mogelijk zelfstandig blijven wonen bijvoorbeeld door het inschakelen van huishoudelijke hulp of door gebruik te kunnen maken van een rolstoel.

Gemeenten voeren de Wmo uit. **Iedere gemeente legt andere accenten.**

Een voorbeeld van een hulpvraag die onder de Wmo kan vallen is:

- vervoer in de regio voor mensen die slecht ter been zijn en niet met het openbaar vervoer kunnen reizen (de oplossing zou bijvoorbeeld kunnen zijn: de taxibus of een **scootmobiel**);

Zich kunnen verplaatsen is een basisvoorwaarde voor 'meedoen'. Zodra het gaat om verplaatsing buiten het privé domein van de eigen woning ligt hier een belangrijke taak voor de overheid in de inrichting van de openbare ruimte en de zorg voor openbaar vervoer. De gemeente moet ervoor zorgen dat de burger het resultaat: 'lokaal kunnen verplaatsen en daarmee medemensen kunnen ontmoeten' kan behalen. Oftewel, de gemeente draagt zorg voor een voorziening die hem in staat stelt zich te verplaatsen teneinde maatschappelijke participatie mogelijk te maken. Volgens deze regel dienen gemeenten dus ook de kosten te dragen voor rijlessen. Maar ook hier blijven burgers zelf medeverantwoordelijk voor de leefbaarheid van de woonomgeving en het vinden van eigen oplossingen voor mobiliteitsproblemen.

Volgens de 'Handreiking voor lokaal beleid voor ondersteuning van mensen met een beperking', (aug 2010) zou het gemeentebestuur in de uitvoering van de WMO aandacht moeten besteden o.a. aan de Voorzieningen voor mobiliteit:

Een vervoersvoorziening is in het algemeen gericht op het opheffen of verminderen van de beperkingen die mensen ondervinden bij het lokaal en/of regionaal verplaatsen. De gemeente stelt een (vergoeding voor een) vervoersmiddel ter beschikking. De meest voorkomende mobiliteitsvoorzieningen zijn:

- collectief vervoer (o.a. bus en taxivervoersysteem, OV-deeltaxi)
- **scootmobiel**
- aangepaste fietsen
- rolstoel
- PGB voor een individuele vervoersvoorziening

Voor vervoersvoorzieningen geldt in de meeste gemeenten een eigen bijdrage regeling uitgevoerd door CAK, met uitzondering van rolstoelen.

Particuliere aanschaf:

Steeds meer mensen schaffen particulier een scootmobiel aan, waarbij geen enkele afspraak is over het leren omgaan met deze voorziening.

Veelal betreft dit vierwielscootmobielen omdat mensen denken dat deze veiliger zijn en minder snel kunnen omvallen. Er is nog geen onderzoek gedaan hoe het komt dat er 'zoveel' ongelukken gebeuren met scootmobielen; duidelijk is wel dat het om een kwetsbare groep gebruikers gaat, die niet meer kunnen fietsen, brommer rijden of autorijden.

Leren omgaan met scootmobiel/ training

Het is niet eenduidig omschreven waaruit de scootmobieltraining bestaat of zou moeten bestaan. Er zijn nog geen wettelijke regels met betrekking tot de rijvaardigheid van bestuurders van scootmobielen.

Voor veel mensen is 'situatie gebonden handelen' echter het hoogst haalbare niveau van functioneren zoals het rijden in de eigen buurt, stallen in de eigen schuur. Bij die groep is een behendigheidskursus alleen onvoldoende.

Of de uren ergotherapie voor het geven van een scootmobieltraining via EEE of via de Wmo vergoed wordt, is niet eenduidig beschreven. Leren omgaan met de scootmobiel in verkeerssituaties en in de directe omgeving van de gebruikers (stalling in/uit rijden) wordt per gemeente verschillend geregeld. Er zijn diverse opties bekend:

- Er is helemaal geen training, de Wmo consulent of de adviseur van de leverancier bepaalt tijdens de passing of iemand met de scootmobiel overweg kan of niet.
- De leverancier heeft de verantwoordelijkheid om te beoordelen of iemand instructie nodig heeft en hoe vaak; de "bezorger" heeft altijd de verantwoordelijkheid om de werking van de scootmobiel uit te leggen.
- De gemeente heeft een samenwerkingsafspraken met veilig verkeer Nederland of een andere partij, die een paar keer per jaar in groepsverband instructie geven (bijvoorbeeld in Deventer)
- De gemeente huurt derden in om scootmobieltraining te geven, waarbij er afspraken zijn over de indicaties (bijvoorbeeld in Arnhem, Landgraaf)

Conclusie

Wettelijke regels met betrekking tot de rijvaardigheid van bestuurders van scootmobielen ontbreken. Het is onduidelijk of training vergoed moet worden door EEE, of dat het impliciet onderdeel is van de verstrekking van de vervoersvoorziening via de Wmo, en dus via de

Gemeente vergoed moet worden, of dat bij de aanvraag van de voorziening de training expliciet erbij aangevraagd moet worden.

Ergotherapeuten bieden een combinatie van handelingsanalyse, inschatting van handelingsmogelijkheden en ziektebeeld en productkennis. Deze combinatie komt de veiligheid ten goede. De Wmo maakt participatie mogelijk, en kan daartoe een scootmobiel verstrekken. Het is aannemelijk dat via de Wmo de client in staat wordt gesteld om met enkele gewenningslessen verantwoord en veilig gebruik te maken van de voorziening. Indien er meer uitgebreide training noodzakelijk is vanwege een onderliggende (medische) oorzaak, dan valt dit onder de ZV.

Er zijn verschillende situaties:

- De Gemeente (Wmo) geeft opdracht om scootmobieltraining/rijlessen te geven:
 - Het is van belang om direct contact op te nemen om aan te kondigen dat er een nota gestuurd wordt:
 - Gemeente gaat akkoord: start training/rijlessen
 - Gemeente gaat niet akkoord:
 - Of geen rijlessen
 - Of de nota gaat naar de cliënt
- De cliënt vraagt training/rijles:
 - De nota gaat naar de client; hij/zij kan deze zelf (proberen te) declareren
 - Indien er een medische indicatie is: DTE
- Een arts stuurt een verwijzing voor training/rijles:
 - Dan declaratie training/rijles volgens ZV (EEE)

Advies

Gemeenten zijn decentraal verantwoordelijk voor het uitvoeren van de Wmo. Ergotherapie Nederland adviseert ergotherapeuten in eerste lijnspraktijk of instelling om met de betreffende Gemeente te overleggen en/of te onderhandelen wat de mogelijkheden zijn. Een optie is om dit samen met collega's te doen. De eigen expertise en faciliteiten, zoals een mobiliteitsparcours kunnen hierbij een rol spelen, maar het zal ook afhangen van beschikbare alternatieven in de omgeving, zoals scootmobielinstructeurs.

Ergotherapie Nederland zal in de gesprekken met Gemeenten en Zorgverzekeraars deze onduidelijkheid ter sprake brengen.

Bronnen

- Wetten.overheid.nl
- <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/wet-maatschappelijke-ondersteuning-wmo>
- <http://www.cvz.nl/pakket/zvw-kompas/paramedische+zorg/ergotherapie>
- Handreiking voor lokaal beleid voor ondersteuning van mensen met een beperking, aug 2010