

Vervoersvoorzieningen zijn **MAATWERK**

Werknemers zijn zelf verantwoordelijk voor hun woon-werkverkeer. Als ze de pech hebben hun been te breken, maar toch (deels) aan het werk kunnen, moeten ze in principe zelf een taxi of ander vervoer regelen om op het werk te komen. Anders is het wanneer de beperkingen structureel zijn. In dat geval kan UWV een vervoersvoorzieningen toekennen. Afgelopen jaar gebeurde dat in bijna vierhonderd gevallen.

TEKST | DIEDERIK WIEMAN

Volgens de Wet verbetering poortwachter (Wvp) moet de werkgever zich inspannen om een (gedeeltelijk) arbeidsongeschikte werknemer weer zo snel mogelijk aan het werk te krijgen. Wanneer een aanpassing van het werk daarbij helpt, moet de werkgever daarvoor zorgen. Voor de werknemer met het gebroken been bijvoorbeeld, kan de werkgever voor zittend werk zorgen op de begane grond, een steun voor onder het been en

aangepaste werktijden. Maar hoe de persoon in kwestie op het werk moet komen, valt wettelijk gezien buiten de verantwoordelijkheid van de werkgever. Natuurlijk zullen er in de praktijk oplossingen gevonden worden. Meerijden met een collega, thuiswerken, of een werkgever die (bijdraagt) in de kosten voor een taxi. In veel gevallen vallen die kosten ook onder de dekking van een verzuimverzekering, AOV-verzekering en/of een letselschadepakket.

Structureel

Heel anders wordt het wanneer de beperkingen van een werknemer structureel zijn. Mensen die door een ongeval blijvend invalide zijn geworden bijvoorbeeld, een spierziekte hebben of op andere manier langer dan een jaar structureel beperkt zijn. Voor hen kan UWV een

Auto met joystick besturing (foto: Bever autoaanpassingen)



zogeheten vervoersvoorzieningen treffen. Kitty Opdam is UWV-arbeidsdeskundige voorzieningen gespecialiseerd in mobiliteit. "Vervoer is een groot onderdeel van voorzieningen", vertelt ze. "Als je ziet hoeveel mensen er mee aan het werk geholpen worden. Ook mensen met forse fysieke beperkingen, die anders thuis zouden zitten."

Afgelopen jaar kregen 81 cliënten een bruikleenauto via UWV, werden er 170 auto's aangepast en ook nog eens 140 mensen geholpen aan een zogeheten 'open vervoersmiddel'; een driewielers, scootmobiel of Canta (zie kaderartikel).

In totaal gaat het dus om bijna vierhonderd voorzieningen die in 2016 werden toegekend, waarvan de kosten in individuele gevallen kunnen oplopen tot wel tienduizenden euro's. "Dat lijkt kostbaar, maar als iemand daardoor aan het werk blijft verdient het zich snel terug. Maar belangrijker nog: iemand kan aan het werk blijven."

Verschillen

Vroeger deden arbeidsdeskundigen voorzieningen erbij, maar tegenwoordig is het binnen UWV een specialisme geworden. Verdeeld over het land zijn er arbeidsdeskundigen die zich uitsluitend met voorzieningen bezighouden. Er zijn verschillende aandachtsgebieden waaronder mobiliteit. De werkgroep mobiliteit houdt zich met de ontwikkelingen op dit gebied bezig. "Wil je een goede partner zijn, dan wordt er nogal wat van je verwacht. Aan de ene kant moet je de technologische ontwikkelingen goed in de gaten houden. Want daar speelt zich nogal wat af. En wat is algemeen gebruikelijk? Van wat voor vervoersmiddelen mag je verwachten dat iemand die zelf heeft of aanschaft? Een elektrische fiets was twintig jaar geen algemeen gebruikelijk middel, nu heeft bij wijze van spreken iedereen zo'n fiets." Aan de andere kant zijn er de beperkingen waarmee de cliënt kampt. Iedere case wordt apart bekeken, want ook al is de beperking bij twee mensen identiek, de gekozen oplossing kan toch enorm verschillen. "De verzekeringsarts stelt de ernst van de beperkingen vast. Bij een dwarslaesie is dat natuurlijk meteen vrij duidelijk, maar bij iemand met een beginnende vorm van MS is dat een stuk lastiger. Soms zijn zij nog redelijk mobiel." Of er een voorziening wordt toegekend hangt echter niet alleen van de mate van beperking af, maar ook van het inkomen, afstand woon- werk, woonplek, parkeergelegenheid of rolstoel-



Kitty Opdam is arbeidsdeskundige werk- en onderwijsvoorzieningen bij UWV Werkbedrijf Groot Amsterdam en gespecialiseerd in vervoersvoorzieningen.

INKOMENSTOETS

Aan toekenning van een auto of bruikleenauto zit een inkomensstoets. Boven de inkomensgrens is het volgens UWV algemeen gebruikelijk om zelf een auto te bezitten. Alleen de aanpassingen worden vergoed.

afhankelijkheid. "Het kan zijn dat iemand tegenover het station woont en dat ook zijn werk vlak bij een station ligt. Dan kun je eerder met algemene middelen naar je werk, dan iemand die op het platteland woont waar de bussen maar twee keer per dag gaan."

Goedkoop en adequaat

Komt een cliënt in aanmerking voor een vervoersvoorziening, dan zijn er globaal twee oplossingsrichtingen: open vervoer en gesloten vervoer. Onder open vervoer vallen scoot- en brommobielen, driewielers, de Canta maar ook een rolstoel die puur voor de werksituatie nodig is. Alle andere vormen van mobiliteit vallen onder gesloten vervoer: de taxi, rolstoeltaxi of aanpassingen in bruikleen auto's of eigen auto's. Zoals gezegd kijkt UWV bij alle oplossingen naar wat het goedkoopst is en meest adequaat.

Als algemene middelen niet mogelijk zijn wanneer



TIJDELIJKE OPLOSSINGEN

Werknemers zijn zelf verantwoordelijk voor hun woon-werkverkeer. Ook als ze om wat voor reden dan ook even niet kunnen rijden, maar wel (deels) kunnen werken. Diverse vervoerders bieden passende oplossingen. De Nieuwe Koetsiers (www.denieuwekoetsiers.nl) bijvoorbeeld, heeft 'De Blessurechauffeur'. Voor een vast bedrag per uur wordt de tijdelijke beperkte in zijn of haar eigen auto door een chauffeur naar het werk gebracht. Leuke bijkomstigheid is dat de Nieuwe Koetsiers gebruikt maakt van 65-plus chauffeurs, die actief willen blijven en graag doorwerken.

Aan het andere uiteinde van het spectrum zit een scala aan bedrijven en bedrijfjes dat studenten inzet als blessurechauffeur.

Voorbeelden hiervan zijn dutchdrivers.nl, studentchauffeur.nl, Students2drive.nl of chauffeurstelefoon.nl.



iemand 50 kilometer moet afleggen om op het werk te komen, dan vallen alle open vervoersoplossingen af. Je kunt zo iemand niet 100 kilometer per dag in een Canta laten rijden. Er blijven een paar opties over: een taxi, een bruikleenauto of een chauffeursdienst van de Nieuwe Koetsiers, als iemand wel een auto heeft maar deze niet kan besturen. Stel dat die taxi 2000 euro per maand kost, dan is een aangepaste bruikleenauto goedkoper en ook adequater want de persoon is dan altijd op tijd, heeft regelmatigheid en behoudt zijn zelfstandigheid. Maar als de taxi vele malen goedkoper is kies je daarvoor." Soms wordt ook gekozen voor een combinatie van oplossingen. Dan krijgt iemand met lang woon-werkverkeer een scootmobiel om bij het station te komen en een tweede scootmobiel om van het aankomststation naar de werkplek te rijden. Kitty Opdam: "Twee scootmobielen ter beschikking stellen is in zo'n geval goedkoper dan een auto. Je moet per keer goed blijven kijken. Woont iemand in de stad, dan zou hij met de metro of trein kunnen. Maar soms is de metrohalte of het

treinstation niet goed toegankelijk. Dat moet je wel goed checken. Zeker bij een complexe route waar je een creatieve oplossing voor zoekt. Vaak gaan we - soms samen met de klant - even kijken of het inderdaad allemaal lukt."

Parkeerprobleem

Voor iemand in een grote stad zal een andere oplossing gezocht worden dan voor iemand met dezelfde beperking in een dorp op het platteland. "Dat komt omdat de afstand tot het werk meestal korter is. De Randstad heeft ook een parkeerprobleem dat meetelt. Je hebt niets aan een bruikleenauto als je die niet voor de deur van je werk kunt parkeren. In Friesland zetten we soms sneller een bruikleenauto in, waar in steden de Canta een veel betere oplossing is. Je mag op de stoep parkeren en op fietspaden rijden. Qua kosten is de Canta ongeveer even duur als een bruikleenauto, maar het voordeel is dat je geen parkeerkosten hebt en hem voor de deur kwijt kunt. Bovendien hoeft je geen rijbewijs te hebben." ←

CANTA: VOOR ELK PROBLEEM EEN OPLOSSING

Iedereen heeft ze wel eens zien rijden: de smalle, hoge 45km-gehandicaptenwagentjes van het merk Canta. Het is een puur Nederlands product, gemaakt in de werkplaats van Waaijberg Mobiliteit in Veenendaal. Dit najaar introduceert het bedrijf de Canta 2 die qua comfort, looks en aanpassingsmogelijkheden weer helemaal up-to-date is, vertelt verkoopleider Arno Smit.

Waaijberg is al sinds 1968 actief in wat je afwijkende vervoersmiddelen zou kunnen noemen. Het bedrijf startte als importeur van Reliant, de bekende driewielige auto's waarvoor je alleen een motorrijbewijs nodig had. Omdat een vriend van de toenmalige eigenaar in een rolstoel zat, werd in 1975 onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van een aangepaste raceauto. Een paar jaar later werd Waaijberg importeur van het Franse merk Arola. Op basis hiervan werd na een lange periode van ontwikkeling in 1995 de eerste Canta gemaakt: een compleet uitgerust invalidevoertuig met viertakt benzinemotor. "Ons doel is om iedereen met beperkingen mobiel te krijgen", vertelt verkoopleider Arno Smit. Jaarlijks worden er zo'n 175 nieuwe Canta's verkocht, daarnaast is er een grote tweedehandsmarkt. Elke Canta wordt gebouwd aan de hand van de specifieke wensen en eisen van de klant. Een grotendeels handmatig proces van zes tot zestien weken. "De Canta is voor veel mensen een geschikt vervoermiddel omdat er

enorm veel aanpassingsmogelijkheden zijn", vertelt Smit terwijl hij in de showroom langs enkele modellen loopt. "Deze heeft bijvoorbeeld een standkachel. Ideaal voor hart-long patiënten, die daardoor in een warm voertuig kunnen stappen." Verderop laat Smit een Canta met hydraulische vering zakken zodat er een complete rolstoel naar binnen kan. Maar ook minder ingrijpende aanpassingen zijn mogelijk: gaspedaal van rechts naar links verplaatsen, handbediening, extra dakrails voor houvast, tilplataeus om de rolstoel mee te nemen. "Geen probleem zo groot of we hebben er de oplossing voor."



Canta geschikt voor besturing vanuit de rolstoel