

Onderzoek naar de bijdrage van BlueAssist aan de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking

Het hulpmiddel BlueAssist ingezet in het voortgezet speciaal onderwijs



Opdrachtgever: Paul Imthorn, projectleider BlueAssist NL
E-mail: paul.imthorn@blueassist.nl
Website: <http://blueassist.nl>
Opleidingsinstituut: Christelijke Hogeschool Ede
Begeleider: Geert Jan Spijker (Christelijke Hogeschool)
E-mail: gjspijker@che.nl
Auteurs: Marjolein Cino en Rins van Veldhuizen

Voorwoord

Het onderzoek dat voor u ligt is het resultaat van een lang werkproces. In dit voorwoord wordt dit proces kort beschreven en willen wij de mensen bedanken die ons hebben geholpen.

Tijdens haar stage kwam Marjolein Cino in contact met Paul Imthorn. Hier werd het idee geboren om een afstudeeronderzoek voor BlueAssist uit te voeren. In het schooljaar 2015/2016 werd er samen met Rins van Veldhuizen gestart met het onderzoek.

In de zomer van 2015 ontstond het idee om hier leerlingen van vso De Toekomst bij te betrekken. Op dat moment was er al een samenwerking tussen BlueAssist en De Toekomst. Zo bracht Paul ons in contact met De Toekomst, een school voor voortgezet speciaal onderwijs (vso) in Ede. De Toekomst had de intentie uitgesproken om tien leerlingen ervaring op te laten doen met het hulpmiddel BlueAssist. Het plan voor het onderzoek was om tien leerlingen ervaring op te laten doen met het hulpmiddel en deze ervaringen in kaart te brengen. Toen wij De Toekomst benaderden werd enthousiast gereageerd op ons idee. Er ging echter wat tijd overheen voordat dit plan gestalte kon krijgen.

Ons oorspronkelijke idee was dat wij zouden gaan samenwerken met leerlingen uit de onderbouw, zij zouden het hulpmiddel voornamelijk binnen de school gaan gebruiken. Na een inspirerend gesprek met Hans Kröber, kwamen wij tot de conclusie dat BlueAssist juist geënt is op inclusie. Wanneer wij niet in de samenleving zouden gaan oefenen, zouden wij het hulpmiddel onvoldoende recht doen. Hierdoor ontstond het idee om samen te werken met leerlingen uit de bovenbouw. Voor deze leerlingen neemt zelfredzaamheid in de samenleving een prominentere rol in. Onze contactpersoon reageerde hier positief op en zo ontstond het contact met de leerkrachten van de bovenbouw.

Tina Veenhof, Jaap Van de Laar en Marij van Baaren, dankzij jullie betrokkenheid, flexibiliteit en enthousiaste verliep de voorbereiding en uitvoering van de interviews zeer voorspoedig. Wij willen jullie daarom hartelijk bedanken voor het in ons gestelde vertrouwen! De leerlingen hebben ontzettend hun best gedaan tijdens de oefentrajecten en naast veel leerzame momenten hebben wij ook erg veel plezier beleefd tijdens de oefentrajecten. Zonder Wilco Lukassen was dit niet tot stand gekomen, daarom willen wij jou van harte bedanken voor jouw hulp.

Vanaf het begin wist Paul Imthorn ons op inspirerende wijze te overtuigen van het belang van het hulpmiddel BlueAssist, en de gelijke rechten voor mensen met een beperking. Wat ons het meeste bij blijft is zijn passie voor inclusie, waarmee hij ons ook heeft aangestoken. Dit heeft onze visie op mensen met een beperking veranderd, het heeft invloed gehad op de manier waarop wij dit onderzoek hebben uitgevoerd en op het contact met de doelgroep. Zijn passie, tomeloze energie en inzet om de BlueAssist pilot tot een succes te maken hebben ons geënthousiasmeerd.

Naar aanleiding van de gesprekken over inclusie is de visie ontstaan dat mensen met een beperking volwaardige burgers mogen zijn in onze samenleving. Iedereen heeft wel eens moeite om mee te doen in de samenleving, hierin horen wij elkaar helpen. Wij willen afrekenen met stigma's, waarin mensen met een hulpvraag gezien worden als gehandicapt of als patiënten. Toch is het in het onderzoek van belang om onze doelgroep kenbaar te maken. Wij hebben gekozen om de doelgroep waar het hier om gaat 'mensen met een beperking' te noemen. Dit doet niets af aan de capaciteiten van de leerlingen en het uitgangspunt hierbij is een houding van respect.

Graag willen wij onze meelezers bedanken; Warner Boonstra, Alec Timmerman, Elise van Eijl en Jeanette Schotte. Hiernaast hebben Iris van Veldhuizen, Greke Zwaans en Elisah Kok ons geholpen met andere delen van ons onderzoek. Bedankt daarvoor.

Tot slot gaat onze dank uit naar onze afstudeerbegeleider Geert Jan Spijker. Je hebt ons geholpen bij de kern te blijven en niet te verzanden in de veelheid van interessante onderwerpen. Jouw feedback, humor en begeleiding hebben er mede voor gezorgd dat wij een mooi product kunnen afleveren.

Samenvatting

In dit onderzoek wordt er gekeken naar de bijdrage van BlueAssist aan de zelfredzaamheid, -toegesplitst op het terrein van mobiliteit- van de leerlingen in het voortgezet speciaal onderwijs (De Toekomst).

De onderzoekers hebben een literatuuronderzoek uitgevoerd om een goed beeld te krijgen van de zelfredzaamheid van de doelgroep. Uit het onderzoek blijkt dat de huidige participatiesamenleving een steeds groter appèl doet op zelfredzaamheid. Zelfredzaamheid wordt binnen het onderzoek gezien als *“Het (zelf) kunnen oplossen en verwerken van problemen en tegenslagen en wanneer dit niet lukt op tijd hulp vragen”*. Zeker voor jongeren met een verstandelijke beperking blijkt het moeilijk zelfredzaam te zijn in deze complexe samenleving. Zij ervaren problemen op het gebied van arbeid, mobiliteit, burgerschap en participatie.

Door middel van deskresearch en expertinterviews is onderzocht welke rol het thema zelfredzaamheid speelt binnen het onderwijsprogramma van scholen voor voortgezet speciaal onderwijs. Hieruit is gebleken dat zelfredzaamheid regelmatig terugkomt in het onderwijsprogramma. Het blijkt echter moeilijk om te oefenen met zelfredzaamheid in de samenleving, dat wil zeggen buiten de muren van de scholen. Op het gebied van reizen en verkeer wordt binnen het onderwijs weinig gedaan, terwijl de bezuinigingen op het leerlingenvervoer doorgaan. Er is dus wel noodzaak hierin te investeren.

De laatste twee deelvragen staan in het teken van praktijkervaringen van de leerlingen. Zes leerlingen hebben geoefend met zelfstandig reizen en hebben hierbij de BlueAssist hulpmiddel gebruikt. Er is een 0- en 1-meting afgenomen bij de leerlingen, de leerlingen zijn geïnterviewd en de observaties van de onderzoekers zijn meegenomen. Uit deze deelvragen blijkt dat de leerlingen een hulpmiddel nodig hebben om (zelfstandig) te kunnen reizen. Het onderweg stellen van hulpvragen wordt als lastig ervaren en de BlueAssist hulpmiddel kunnen deze drempel verlagen. De leerlingen geven aan dat de zelfredzaamheid vergroot is, en dat zij in BlueAssist willen blijven gebruiken.

Inhoudsopgave

Voorwoord

Samenvatting

Inhoudsopgave

Afkortingen- en begrippenlijst

Blz. 6

Hoofdstuk 1. Inleidend

Blz. 8

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Probleemstelling
- 1.3 Beschrijving opdrachtgever en praktijkinstelling
- 1.4 Vraagstelling
- 1.5 Richtinggevende deelvragen
- 1.6 Relevantie
- 1.7 Doelstelling
- 1.8 Doelgroep
- 1.9 Onderzoeksmethoden
 - 1.9.1 Werkwijze
 - 1.9.2 Internationaal literatuuronderzoek
 - 1.9.3 Monitoring
 - 1.9.4 Deskresearch
 - 1.9.5 Interviews
 - 1.9.6 Participerende observatie
- 1.10 Resultaten
- 1.11 Opbouw van het onderzoek

Hoofdstuk 2. De zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking

Blz. 18

- 2.1 Inleiding
- 2.2 Ontwikkelingen in de samenleving: naar een burgerschapsparadigma
- 2.3 Zelfredzaamheid in de zorg en welzijn
- 2.4 Kanttekeningen bij zelfredzaamheid
- 2.5 Definitie van zelfredzaamheid
- 2.6 Onderzoek naar de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking
 - 2.6.1 Toegankelijkheid en integratie van jongeren met een verstandelijke beperking
 - 2.6.2 Participatie in de samenleving
- 2.7 Zelfredzaamheid bevorderen
- 2.8 Conclusie

Hoofdstuk 3. Zelfredzaamheid binnen het vso

Blz. 32

- 3.1 Inleiding
- 3.2 Ontstaan en beloop van de veranderingen binnen het speciaal onderwijs
- 3.3 Structuur en actuele ontwikkelingen van het voortgezet speciaal onderwijs
- 3.4 Lesprogramma en zelfredzaamheid binnen het voortgezet speciaal onderwijs
- 3.5 In gesprek over zelfredzaamheid met docenten en experts van De Onderwijsspecialisten
 - 3.5.1 Zelfredzaamheid door beleidsmedewerkers van De Onderwijsspecialisten
 - 3.5.2 Zelfredzaamheid op vso De Toekomst
- 3.6 Conclusie

Hoofdstuk 4. Mobiliteit meten

Blz. 43

- 4.1 Inleiding
- 4.2 Verantwoording meting
- 4.3 Analyse van de resultaten
- 4.4 Conclusie

Hoofdstuk 5. Gebruikerservaringen BlueAssist	Blz. 46
5.1 Inleiding	
5.2 Resultaten	
5.2.1 Mobiliteit voor de pilot	
5.2.2 Motivatie openbaar vervoer	
5.2.3 Ervaringen tijdens de pilot	
5.2.4 Reisplezier	
5.2.5 Hulp vragen	
5.2.6 Ervaringen met het hulpmiddel BlueAssist	
5.2.7 Toekomstige reizen in het openbaar vervoer	
5.3 Observaties	
5.4 Conclusie	
 Hoofdstuk 6. Slotconclusie en aanbevelingen	 Blz. 56
6.1 Slotconclusie	
6.2 Aanbevelingen	
 Hoofdstuk 7. Discussie en evaluatie	 Blz. 60
7.1 Discussie	
7.2 Productevaluatie	
7.3 Procesevaluatie	
7.4 Resultaten en suggesties	
7.5 Slotbeschouwing GGZ minor	
7.5.1 Psychische problematiek en een verstandelijke beperking	
7.5.2 Bevindingen oefentrajecten	
 Literatuurlijst	 Blz. 66
Bijlagen	Blz. 69

Afkortingen en begrippen

Afkortingenlijst

CED-groep	Centrum Educatieve Dienstverlening
GGZ	Geestelijke gezondheidszorg
LVB	Licht verstandelijke beperking
Vso	Voortgezet speciaal onderwijs
WMO	Wet Maatschappelijke Ondersteuning

Begrippenlijst

Banenafpraak:

De Banenafpraak houdt in dat er tot 2025, 125.000 extra banen voor mensen met een arbeidsbeperking worden gerealiseerd.

Begeleid vervoer:

Speciaal vervoer voor inwoners van gemeenten die geen gebruik kunnen maken van openbaar vervoer of taxivervoer (vanwege lichamelijke redenen of omdat begeleiding noodzakelijk is).

Inclusie:

De insluiting in de samenleving van achtergestelde groepen op basis van gelijkwaardige rechten en plichten.

Doelgroepenvervoer:

Vervoer van bepaalde groepen van mensen, waarbij doorgaans meerdere personen tegelijk worden vervoerd met behulp van veelal taxibusjes of taxi's. Voor gemeenten gaat het om leerlingenvervoer en vervoer in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning.

Leerlingenvervoer:

Vervoer van leerlingen dat onder bepaalde voorwaarden bekostigd wordt door de Gemeente.

Oefentraject:

De leerlingen reizen driemaal met het openbaar vervoer. Hierbij worden verschillende vaardigheden aangeleerd, waarbij het stellen van een hulpvraag een belangrijk onderdeel is.

Participatiesamenleving:

De overheid gaat uit van de eigen kracht en zelfredzaamheid van een ieder. Alle burgers hebben naast rechten op zorg en andere voorzieningen, ook de plicht om voor zichzelf en hun omgeving op te komen.

WMO-vervoer:

Regeling van gemeenten voor mensen met een beperking op gebied van mobiliteit

Zelfredzaamheid:

Het (zelf) kunnen oplossen en verwerken van problemen en tegenslagen en wanneer dit niet lukt op tijd hulp vragen.

Zelfredzaamheid gericht op mobiliteit:

De persoon kan zich(zelf) verplaatsen. Wanneer dit niet lukt of problemen geeft, kan de persoon deze problemen en tegenslagen (zelf) oplossen en verwerken. Indien nodig vraagt de persoon op tijd om hulp.

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De overgang van de verzorgingsstaat naar de participatiesamenleving heeft de afgelopen jaren grote gevolgen gehad. Op het gebied van zorg en welzijn zijn hierdoor grote veranderingen zichtbaar. De geldkraan staat minder ver open, zorg moet beter verantwoord worden en de focus verandert van het verzorgen van mensen naar het zelfstandig maken van mensen met een beperking. Professionele ondersteuning dient alleen plaats te vinden indien er geen andere mogelijkheden meer zijn. Eigen kracht, het inzetten van het netwerk en de inzet van vrijwilligers maken plaats voor dure professionele zorg en betuttelende zorg. Bovendien is er een nieuwe tendens waarbij er wordt verwacht van mensen met een beperking dat zij zo goed mogelijk mee doen in de samenleving.

Deze tendens vindt plaats sinds de jaren zeventig. Typerend is dat de samenleving een plaats dient te zijn voor iedere Nederlander, ongeacht zijn of haar beperking. Deze visie wordt ook wel inclusie genoemd. Ook internationaal is inclusie een belangrijk thema. Zo stelt het VN-verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap in Nederland dat iedereen de mogelijkheid moet hebben om te kunnen participeren. Deze trend van eigen kracht en inclusie zorgt ervoor dat zelfredzaamheid steeds meer centraal is komen te staan. Mensen met een beperking dienen te leren hoe zij voor zichzelf kunnen zorgen, zodat zij minder hulpbehoevend worden. Naast het feit dat er hierdoor bezuinigd kan worden op de kosten voor de zorg, zorgt deze verandering er ook voor dat er een groter beroep wordt gedaan op de mogelijkheden, in plaats van de beperking van mensen. Zelf boodschappen doen of zelfstandig reizen kan zorgen voor een toename van eigenwaarde. Het thema zelfredzaamheid kan worden toegespitst op de persoon zelf, bijvoorbeeld algemene dagelijkse levensverrichtingen, maar kan ook het sociale systeem omvatten (zelfredzaam zijn in de samenleving).

Naast de bezuinigingen in de zorg wordt er ook fors bezuinigd op de vervoerskosten. Dit heeft als gevolg dat veel mensen met een beperking die eerst met doelgroepenvervoer werden vervoerd, moeten zoeken naar alternatieven. Ook deze verandering doet een beroep op de zelfredzaamheid van deze doelgroep. Zo moeten mensen met een beperking fietsroutes gaan leren of leren zij reizen met het openbaar vervoer. Dit is voor veel mensen, zonder gebruik te maken van de juiste hulpmiddelen, een grote uitdaging. Indien dit niet mogelijk is kunnen zij vaak niet meer naar hun werk of dagbesteding, met als gevolg dat zij thuis komen te zitten.

Naar aanleiding van deze laatste ontwikkeling is er in België een initiatief ontstaan voor mensen met een beperking, zodat zij houvast hebben in het reizen met het openbaar vervoer. Bij het coachingscentrum Ithaka in Oostende werd er gewerkt met briefjes die een cliënt aan een buschauffeur kon geven. Hierdoor kreeg een cliënt houvast en kon hij door middel van een simpele oplossing zelfstandig reizen. Deze manier bleek zo succesvol dat dit later door verschillende cliënten werd gebruikt. Er werd een herkenbaar logo toegevoegd aan de kaartjes en zo ontstond BlueAssist, een hulpmiddel ter ondersteuning van communicatie. Tegenwoordig zijn er in België ruim vijftig steden en gemeentes en ruim honderd organisaties, waaronder scholen voor speciaal onderwijs, die bekend zijn met BlueAssist, ook wel “BlueAssist vriendelijk” genoemd (BlueAssist NL, 2015). Vanaf 1 januari 2015 is BlueAssist ook binnen Nederland een pilot-project begonnen in de gemeenten Ede en Barneveld. Het afstudeeronderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van Paul Imthorn voor de pilot van BlueAssist in Nederland.

BlueAssist kan gebruikt worden voor verschillende doelgroepen en voor verschillende doeleinden. Hierbij kan worden gedacht aan dove mensen, mensen met het syndroom van Down, mensen met een verstandelijke beperking of mensen met een taalachterstand. Zo kan het iemand met dementie helpen om boodschappen te doen. Hij/zij kan het vooraf ingevulde BlueAssist kaartje laten zien met bijvoorbeeld de vraag: 'Kunt u mij helpen? Ik heb 400 gram kaas nodig'. Vooral voor mensen die het moeilijk vinden om zelf een hulpvraag te stellen kan BlueAssist een uitkomst/houvast bieden. BlueAssist biedt een herkenbaar logo, waardoor zichtbaar wordt dat mensen een hulpvraag hebben. Het doel hiervan is om de drempel die mensen ervaren om hulp te vragen te verlagen.

1.2 Probleemstelling

Voor jongeren met een verstandelijke (en meervoudige) beperkingen worden zelfredzaamheid en mobiliteit steeds belangrijker. Er wordt van hen verwacht dat zij zo goed en zelfstandig mogelijk participeren in de samenleving. De respondenten waar in dit onderzoek mee samengewerkt wordt, zijn jongeren met een verstandelijke beperking. Zij zitten in de in de bovenbouw van het voortgezet speciaal onderwijs (vso) en staan op het punt om de school te verlaten, om vervolgens uit te stromen naar dagbesteding, arbeid of vervolgonderwijs. De voorwaarde is echter, dat het hen lukt om op deze plekken te kunnen komen. De bezuinigingen in het leerlingen- en wmo-vervoer zijn voor sommige leerlingen een aanleiding om zelfstandig te willen reizen. De lichamelijke, verstandelijke en psychische beperkingen van de leerlingen zorgen ervoor dat het reizen voor hen moeilijk kan zijn. Bovendien vinden de leerlingen het vaak lastig om de informatie goed te verwerken. Het zelfstandig reizen vereist onder andere een goed besef van tijd, een goede planning, het vermogen om vragen te stellen en kennis van het openbaar vervoer. De combinatie van deze aspecten maakt zelfstandig reizen en mobiliteit uitdagend. Deze uitdagingen bieden ook kansen. Het vermogen om zelfstandig te reizen zorgt namelijk, naast (arbeids)mobiliteit, ook voor bewegingsvrijheid, autonomie en het kan sociale contacten bevorderen. Het aanleren van nieuwe vaardigheden en het vergroten van de zelfredzaamheid is hierin van cruciaal belang. Het hulpmiddel BlueAssist zou een oplossing kunnen zijn voor de problemen die zij tegen komen.

Jongeren met een verstandelijke beperking hebben vaak moeite met zelfredzaamheid. Dit uit zich onder andere op het gebied van mobiliteit. Door de ontwikkelingen in de participatiesamenleving en de bezuinigingen op het leerlingenvervoer moeten zij zoeken naar alternatieven ter bevordering van mobiliteit.

1.3 Beschrijving opdrachtgever en praktijkinstelling

De opdrachtgever van dit onderzoek is Paul Imthorn, projectleider van BlueAssist Nederland. Hij is sinds 1 januari 2015 bezig met het implementeren van BlueAssist in de gemeenten Barneveld en Ede. Hiervoor leidt hij een pilot in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De focus van deze pilot ligt op het gebruikmaken van openbaar vervoer door mensen met communicatieve beperkingen die nu gebruik maken van doelgroepenvervoer, leerlingenvervoer, WMO-vervoer en begeleid vervoer. De pilot moet uitwijzen of de doelgroep, door het gebruik van BlueAssist, zelfstandiger kan reizen, waarmee de maatschappelijke participatie vergroot wordt. Daarnaast wordt verkend of medeburgers inzetbaar zijn voor eenvoudige hulp vragen via BlueAssist. Tenslotte moet duidelijk worden of en hoe BlueAssist als product en dienst geborgd kan worden bij partijen in de samenleving.

Hiernaast speelt vso De Toekomst een belangrijke rol in het onderzoek. Vanuit deze school wordt geoefend met het middel BlueAssist en hier zullen de interviews plaatsvinden. Tina Veenhof, Jaap Van de Laar en Marij van Baaren zijn de betrokken docenten bij het project. De school De Toekomst is aangesloten bij De Onderwijsspecialisten, een overkoepelende organisatie voor speciaal onderwijs.

1.4 Vraagstelling van het onderzoek

De hoofdvraag van het onderzoek is:

Wat betekent het hulpmiddel BlueAssist voor de leerlingen van vso De Toekomst met betrekking tot het vergroten van zelfredzaamheid gericht op mobiliteit?

- Deze hoofdvraag wordt uitgevoerd op vso De Toekomst, een school voor jongeren met een matige- meervoudige verstandelijke beperking.
- De leeftijd van de deelnemers varieert tussen 17 en 19 jaar. De leerlingen die deelnemen aan het onderzoek hebben een hulpvraag met betrekking tot communicatie.
- Met zelfredzaamheid wordt het vermogen om (zo) zelfstandig (mogelijk) je leven te leiden en het kunnen oplossen van eigen problemen bedoeld.
- Om zelfredzaamheid nog meer toe te kunnen spitsen en aan te sluiten bij BlueAssist zal er in het onderzoek gekeken worden naar zelfredzaamheid gericht op mobiliteit.
- 'Zelfredzaamheid gericht op mobiliteit' houdt in: 'De persoon kan zich(zelf) verplaatsen. Wanneer dit niet lukt of problemen geeft, kan de persoon deze problemen en tegenslagen (zelf) oplossen en verwerken. Indien nodig vraagt de persoon op tijd om hulp.'
- Uiteindelijk worden de conclusies gebaseerd op literatuuronderzoek, expertinterviews, een 0- en 1-meting en interviews.

1.5 Richtinggevende deelvragen

Deelvraag 1

Wat zegt de literatuur over zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking?

Toelichting:

- Door middel van deskresearch en literatuuronderzoek wordt antwoord gegeven op deze vraag.
- Deskresearch is gericht op feitelijke of praktische informatie en literatuuronderzoek is gericht op wetenschappelijke of theoretische informatie.

Deelvraag 2

Hoe komt zelfredzaamheid gericht op mobiliteit aan de orde binnen het onderwijsprogramma van de vso-scholen die zijn aangesloten bij De Onderwijsspecialisten?

Toelichting:

- Expertinterviews en deskresearch brengen mobiliteit binnen het lesprogramma in kaart.
- Er wordt gekeken naar de invulling van het thema zelfredzaamheid, of dit tegemoet komt aan de behoeften van scholen en leerlingen en waar het hulpmiddel een aanvulling zou kunnen zijn.
- De Onderwijsspecialisten vormen het bestuurskantoor van diverse scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs, waar De Toekomst deel van uitmaakt.

Deelvraag 3

Wat is de startpositie van leerlingen van De Toekomst op het gebied van mobiliteit en wat is hierin veranderd na afloop van het oefentraject?

Toelichting:

- Dit zal beschreven worden aan de hand van een 0-meting en een 1-meting. De metingen zijn opgesteld aan de hand van kwaliteit van leven van Shalock (Shalock & Verdugo, 2002).
- De metingen zijn afgenomen bij de leerlingen en betrokken docenten.

Deelvraag 4

Wat zijn na twee maanden de gebruikerservaringen van de leerlingen van vso De Toekomst met het hulpmiddel BlueAssist?

Toelichting:

- Door middel van de interviews en participerende observatie worden de ervaringen in kaart gebracht.
- Elke leerling oefent minimaal drie keer met het hulpmiddel BlueAssist.

1.6 Relevantie

Dit onderzoek heeft als doel inzicht te krijgen in hoeverre het hulpmiddel BlueAssist de zelfredzaamheid gericht op mobiliteit bevordert. Hierbij wordt gekeken naar jongeren met een verstandelijke beperking. Het onderzoek kan een bijdrage leveren aan de verantwoording van de BlueAssist pilot in de gemeenten Ede en Barneveld.

Daarnaast is dit onderzoek belangrijk, omdat zelfstandigheid van leerlingen in het speciaal onderwijs steeds belangrijker wordt. Een onderdeel van deze zelfstandigheid is het leren reizen met eigen vervoer. Aangezien dit voor leerlingen in het vso vaak moeilijk is, dienen zij hiervoor handvatten te krijgen. Het BlueAssist hulpmiddel biedt houvast, waardoor jongeren met een verstandelijke mogelijkheden krijgen om zelfstandig te reizen. Dit vergroot de participatie van deze doelgroep en sluit aan bij de hedendaagse ontwikkelingen. Dit maakt dat onderzoek op dit gebied tegenwoordig erg relevant is.

Vanuit BlueAssist Vlaanderen is er onderzoek gedaan naar de bekendheid en het gebruik van het BlueAssist in Limburg (België). Dit onderzoek werd uitgevoerd in combinatie met een projectstage in het Buitengewoon Speciaal Onderwijs. Het onderzoek richtte zich vooral op het kennismaken met het hulpmiddel. Het huidige onderzoek richt zich meer op het thema zelfredzaamheid en de invloed van het hulpmiddel op de bijdrage aan zelfredzaamheid. Hiernaast zijn in opdracht van Pamijer gebruikerservaringen van de BlueCall Phone (BCP) verzameld (2011). De BlueCallPhone is ontwikkeld door stichting Ithaka in België en is de voorloper van BlueAssist. Daarnaast is er een paper geschreven, genaamd: 'Alternatieve communicatie BlueAssist' (de Wege-Dekelver, Sablon, Van den Borre, z.j.). Deze paper geeft vooral uitleg over het hulpmiddel BlueAssist. Ten slotte is er een afstudeeronderzoek gedaan over BlueAssist. Dit onderzoek richtte zich op het effect van BlueAssist op de kwaliteit van leven en de ervaringen van jongeren met een verstandelijke beperking (Joriskes, Meurs, Strobbe & Stals, 2015).

1.7 Doelstelling

Door middel van dit onderzoek zijn aan het einde van de onderzoeksperiode de volgende doelen bereikt:

- Het is duidelijk geworden hoe het is gesteld met de zelfredzaamheid, gericht op mobiliteit, van mensen met een verstandelijke beperking.
- De onderzoekers hebben in kaart gebracht op welke manier zelfredzaamheid aan de orde komt op vso-scholen die aangesloten zijn bij De Onderwijsspecialisten. Hierbij wordt gekeken naar de invulling die BlueAssist hierin kan geven.
- Het hulpmiddel BlueAssist is geïntroduceerd op vso De Toekomst. Na deze introductie hebben minimaal zes leerlingen minstens drie keer geoefend met BlueAssist.
- Er is een adviesrapport geschreven voor zowel BlueAssist als voor vso De Toekomst. Het product zal aan beide partijen gepresenteerd worden op vso De Toekomst.

1.8 Doelgroep

Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Paul Imthorn, de projectleider BlueAssist Nederland. Daarnaast bevat het onderzoek relevante informatie voor vso De Toekomst. Deze school was betrokken bij het onderzoek en de leerlingen hebben gebruik gemaakt van BlueAssist. Het lesprogramma van De Onderwijsspecialisten, de koepelorganisatie waaronder De Toekomst valt, is kritisch bekeken ten aanzien van mobiliteit. Hierdoor zou het onderzoek van waarde kunnen zijn voor De Onderwijsspecialisten. Het feit dat elke vso-school in Nederland zich moet aanpassen aan de nieuwe regelgevingen omtrent vervoer maakt dat mobiliteit steeds meer prioriteit dient te krijgen.

1.9 Onderzoeksmethoden

Dit onderzoek is uitgevoerd door middel van verschillende vormen van kwalitatief onderzoek. De keuze voor kwalitatief onderzoek is gemaakt, omdat er op deze manier flexibel kan worden ingespeeld op de onderzoekssituatie en de verkregen informatie van de respondenten (Baarda, De Goede & Teunissen, 2009). Omdat het onderzoek kleinschalig is, kunnen er uit de gegevens geen generaliserende conclusies getrokken worden. De conclusies hebben betrekking op de specifieke situatie en doelgroep die beschreven zijn in dit onderzoek. In deze paragraaf komen de gehanteerde onderzoeksmethoden aan de orde.

1.9.1 Werkwijze

Respondenten

De respondenten zijn leerlingen uit de bovenbouw van vso De Toekomst. Vaak is er bij hen sprake van een meervoudige beperking, zoals een verstandelijke beperking, lichamelijke beperking en een psychische stoornis. Het betreffen drie jongens en drie meisjes, die zich bevinden in de leeftijdscategorie 17-19 jaar oud.

De diepte-interviews zouden gehouden worden met acht respondenten, er zijn echter twee respondenten afgevallen. Hierdoor bleef er een kleine groep respondenten over. Het voordeel hiervan was dat er veel tijd en aandacht besteed kon worden aan de respondenten.

Methoden

Er is gebruik gemaakt van deskresearch, expertinterviews en diepte-interviews, monitoring en participerende observatie om de theorie te toetsen en de onderzoeksvragen te beantwoorden.

1.9.2 Internationaal literatuuronderzoek

De literatuurstudie vormt het theoretische kader van het onderzoek. Hierbij is onderzocht wat er in de literatuur bekend is over de zelfredzaamheid (gericht op mobiliteit) van jongeren met een verstandelijke beperking.

Hiervoor is gebruik gemaakt van de Koninklijke Bibliotheek, de databank van de Christelijke Hogeschool Ede, internetbronnen en diverse boeken. Academic search, Bolas, ERIC, Picarta en PsycInfo zijn databases die gebruikt zijn om bronnen op te zoeken. Hiernaast is er gebruik gemaakt van Google Scholar en de zoekfunctie op google om PDF bestanden op te zoeken. Websites van het Nivel, SCP en Movisie hebben waardevolle informatie geboden voor dit onderzoek. Er was ruim voldoende literatuur aanwezig om een compleet beeld te schetsen van de doelgroep en om deelvraag één te beantwoorden.

De zoektermen 'zelfredzaamheid' in combinatie met 'jongeren' en 'verstandelijke beperking' zijn gehanteerd. Bij deze manier van zoeken werd duidelijk dat zelfredzaamheid een breed begrip is. Om dit begrip zo goed mogelijk te kunnen doorgronden, zijn nauw verwante begrippen meegenomen in de literatuurstudie. Voorbeelden hiervan zijn: 'autonomie', 'zelfstandigheid', 'eigen kracht' en 'zelfregie', 'samenredzaamheid'. Daarnaast waren de termen 'beperkingen' en 'mobiliteit' van belang. Engelse termen als: 'empowerment', 'independence', 'self-determination', 'self-reliance' en 'self-efficacy', zijn eveneens gebruikt om literatuur te vinden. Een ander risico is dat het begrip zelfredzaamheid zeer breed ingezet kan worden voor verschillende levensgebieden kan gelden. Dit risico is ingeperkt door zelfredzaamheid in de loop van het onderzoek, toe te spitsen op zelfredzaamheid die gericht is op mobiliteit.

1.9.3 Monitoring

Door middel van monitoring wordt zichtbaar gemaakt wat er veranderd is na afloop van het oefentraject door middel van een 0-en een 1-meting. Bij de start van het traject is er een 0-meting afgenomen om de beginsituatie van de leerlingen in kaart te brengen. Na drie dagdelen oefenen is er een 1-meting afgenomen om de veranderingen in kaart te brengen. Deze gegevens worden geanalyseerd en met elkaar vergeleken. Deze metingen zullen bestaan uit dezelfde vragen, afgenomen onder dezelfde omstandigheden (Verhoeven, 2014). De metingen zijn opgesteld door projectgroep BlueAssist Nederland en de vragen zijn gebaseerd op het begrip kwaliteit van leven van Shalock & Verdugo (2002). De metingen zijn vooraf kritisch geëvalueerd en bijgesteld door het projectteam en de onderzoekers. Vooraf is er in overleg met de leerkracht een groep van acht leerlingen geselecteerd die gemotiveerd was om te oefenen in het zelfstandig reizen. Bij deze leerlingen is voorafgaand aan het oefentraject een 0-meting afgenomen. Gedurende het oefentraject zijn er twee leerlingen afgevallen. Bij een leerling kwam dit door ziekte en bij de andere leerling gaven ouders geen toestemming voor het oefenen. Er zijn zes leerlingen overgebleven, waarbij zowel 0-meting als een 1-meting is afgenomen. De geselecteerde leerlingen vallen in de leeftijdscategorie 17-19 jaar. De verhouding tussen het aantal jongens en meisjes was gelijk.

De verstandelijke beperking van de leerlingen maakte dat sommige vragen moeilijk waren om te beantwoorden. Een kenmerk van de doelgroep is dat zij vaak moeite hebben met maken van inschattingen. Om deze risico's zo veel mogelijk te beperken, zijn metingen bij de leerkrachten afgenomen voor een goed totaalbeeld van de leerlingen en om de betrouwbaarheid te vergroten. De interviews en observaties zullen leidend zijn wanneer het gaat om de gebruikerservaringen.

1.9.4 Deskresearch

Deskresearch

Deskresearch richt zich op feitelijke of praktische informatie. Het deskresearch bestond uit het onderzoeken van de methoden en werkwijzen die gehanteerd worden bij De Onderwijsspecialisten. De gebruikte informatie is afkomstig van het internet, van de websites van het Nationaal Expertisecentrum Leerplanontwikkeling en de CED-groep. De methoden en werkwijzen zijn vervolgens in verband gebracht met zelfredzaamheid gericht op mobiliteit en verwerkt in hoofdstuk drie.

1.9.5 Interviews

Diepte interviews, expertinterviews en member-checking

De interviews met respondenten zijn na afloop van het oefentraject afgenomen bij zes leerlingen, bij wie ook de 0- en 1-meting zijn afgenomen. Elke leerling heeft voorafgaand drie dagdelen kunnen oefenen met het hulpmiddel BlueAssist. Door middel van een semi-gestructureerd interview met een topiclijst is er in beeld gebracht hoe de leerlingen het hulpmiddel hebben ervaren.

Een risico bij het afnemen van een interview met jongeren met een verstandelijke beperking is dat zij de vragen niet (goed) begrijpen. Om dit risico te beperken is er rekening gehouden met het begripsvermogen en de korte spanningsboog van de leerlingen. Kröber heeft in *'Gehandicaptenzorg inclusie en organiseren'* (proefschrift) randvoorwaarden opgesteld voor het interviewen van mensen met een verstandelijke beperking (2008). Deze voorwaarden zijn in het interview verwerkt. Zo is er gebruik gemaakt van eenvoudige, korte zinnen. Naast het interview hebben de onderzoekers gebruik gemaakt van participerende observatie. De informatie uit de interviews kan onderbouwd worden met de observaties om een compleet mogelijk beeld te krijgen. Vooraf is een interviewprotocol opgesteld die te vinden is in het bronnenboek. Dit protocol is gebaseerd op de theorie uit de literatuurstudie en op de ervaringen van de onderzoekers. Er is gebruik gemaakt van een voicerecorder om de gesprekken op te nemen. Hier is toestemming voor gevraagd aan de leerlingen. De interviews vonden plaats in dezelfde ruimte onder dezelfde omstandigheden, om de generaliseerbaarheid van het onderzoek zo groot mogelijk te maken. Na afloop zijn de interviews direct uitgewerkt. De interviews zijn vindbaar in het bronnenboek. Vervolgens is de bruikbare tekst uitgezocht, deze is verdeeld in labels en kernlabels. Ten slotte zijn de fragmenten gecodeerd en geanalyseerd (Baarda et al. 2009).

De volgende stappen hebben plaatsgevonden bij het coderen.

- Open coderen: coderen van fragmenten (labels toekennen).
- Axiaal coderen: vergelijken van fragmenten met dezelfde code op verschillen en overeenkomsten.
- Selectief coderen: concepten uitwerken tot een theorie en zoeken naar uitzonderingen door middel van constante vergelijking.

Voor het coderen van de interviews is het programma Access gebruikt. Het gebruikte labelsysteem is te vinden in het op te vragen Access bestand. De bruikbare fragmenten zijn voorzien van een kernlabel en een eventueel sublabel. Binnen het programma konden deze fragmenten geclusterd worden, waarna er conclusies werden getrokken op basis van de kern- en sublabels.

Ten slotte is er voor deelvraag twee gebruik gemaakt van expertinterviews, waarbij member-checking is toegepast (Baarda et al. 2009). In gesprek met vier professionals uit het werkveld is er gekeken hoe zelfredzaamheid gericht op mobiliteit aan de orde komt binnen het onderwijs van De Onderwijsspecialisten. Om het beeld zo compleet mogelijk te maken is er gebruik gemaakt van experts in verschillende functies, zoals: een beleidsmedewerker, een intern begeleider, een coördinator en een leerkracht. Binnen de interviews zijn ook de opgedane ervaringen in de oefentrajecten van leerlingen aan de orde gekomen. De interviews zijn na het schrijven van het verbatim geverifieerd bij de experts, waarna de wijzigingen zijn doorgevoerd. De interviews zijn uitgewerkt en te vinden in het bronnenboek.

1.9.6 Participerende observatie

Vanuit de literatuur en praktijkervaring was vooraf bekend dat mensen met een verstandelijke beperking moeite kunnen hebben met verbale communicatie. Bij het afnemen van de interviews werd zichtbaar dat de leerlingen moeite hadden met het begrijpen van de vragen. Ze vonden het bovendien moeilijk om woorden te geven aan de opgedane ervaringen. Daarom hebben de onderzoekers tijdens de oefentrajecten gebruik gemaakt van participerende observatie. Deze observaties kunnen de gegevens uit de interviews aanvullen. De oefentrajecten met de respondenten geven de onderzoekers de mogelijkheid om het gedrag van de respondenten uitgebreid te observeren en eventuele patronen in het gedrag te ontdekken. De trajecten nemen gemiddeld acht uur in beslag. Risico's van observatie zijn dat de onderzoekers te nauw betrokken raken, waardoor zij niet meer neutraal kunnen observeren. Om dit risico zo veel mogelijk te beperken richten de onderzoekers zich op concrete observaties. Daarnaast is de tijd die het observeren kost een risico. De onderzoekers hebben de oefenmomenten sterk afgebakend om het risico dat het uitloopt te beperken. De veld aantekeningen worden verwerkt in hoofdstuk vijf en vormen de onderbouwing van de interviews.

1.10 Resultaten

De bevindingen die uit het onderzoek zijn voortgekomen zullen in een adviesrapport aan Paul Imthorn gepresenteerd worden. Daarnaast is er een adviesrapport opgesteld voor vso De Toekomst. Dit rapport is gebaseerd op de bevindingen die opgedaan zijn tijdens de reistrajecten. De resultaten worden gepresenteerd aan de opdrachtgever en de medewerkers van vso De Toekomst.

1.11 Opbouw van het onderzoek

Het onderzoek is als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk één bevat de methodologie en verantwoording van het onderzoek. Hoofdstuk twee omschrijft de literatuurstudie, welke weergeeft wat in de literatuur bekend is over de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking. Vervolgens komt in het derde hoofdstuk aan de orde wat de rol van zelfredzaamheid binnen het onderwijs van De Onderwijsspecialisten is. Hoofdstuk vier geeft weer wat reiservaringen van leerlingen van de Toekomst zijn, wat BlueAssist heeft betekend en wat er is veranderd na het oefentraject. In hoofdstuk vijf worden de gebruikerservaringen van de leerlingen beschreven op basis van de afgenomen interviews. Hoofdstuk zes omvat de conclusie en aanbevelingen. Daarna volgt in hoofdstuk zeven discussie en evaluatie, met relatie tot de verdiepingsminor geestelijke gezondheidszorg. De literatuurlijst en bijlagen sluiten het verslag af.

Gaan en staan waar je wil. Met BlueAssist.



Hoofdstuk 2. De zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking.

2.1 Inleiding

De eerste deelvraag zal door middel van een literatuuronderzoek de volgende vraag beschrijven en beantwoorden: *Wat zegt de literatuur over de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking?*

Deze eerste deelvraag is opgebouwd uit de volgende paragrafen.

Na de inleiding beschrijft de tweede paragraaf hoe er in de geschiedenis tegen mensen met een verstandelijke beperking aan gekeken werd en op welke manier de visie in de afgelopen jaren veranderd is. De derde paragraaf zal stilstaan bij de rol van zelfredzaamheid in de huidige Nederlandse samenleving. In paragraaf vier worden de kanttekeningen bij het onderwerp zelfredzaamheid uiteengezet. Hierna worden in paragraaf vijf verschillende definities van zelfredzaamheid beschreven. Vervolgens komen onderzoeksresultaten over jongeren met een beperking aan bod in de zesde paragraaf. Het meten van zelfredzaamheid en de methoden ter bevordering van zelfredzaamheid volgen in paragraaf zeven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie van de literatuurstudie in paragraaf acht.

2.2 Ontwikkelingen in de samenleving: naar een burgerschapsparadigma

Tot de jaren zeventig was het beeld van mensen met een verstandelijke beperking dat zij zieke, kwetsbare mensen zijn die beschermd moesten worden. Zij konden het beste leven in een overzichtelijke samenleving met weinig eisen, een laag tempo, met minder prikkels. Deze plek was buiten de normale samenleving: in de bossen of in de duinen. De mensen hier waren ziek en kregen geen kans om zich te ontwikkelen tot volwaardige burgers. Deze tijd sluit aan bij het medisch model, dit wordt ook wel het defectparadigma genoemd (van Gennep, 1997).

In de jaren zeventig kwam er plaats voor de leerbaarheid van mensen met een beperking. Ook zij konden leren en zich ontwikkelen, alleen op een lager tempo en tot een beperkt niveau. Er was aanpassing nodig, er kwamen onder invloed van verenigde ouders gezinsvervangende tehuizen, speciale scholen en sociale werkplaatsen. Dit werd het ontwikkelingsparadigma genoemd. Deze laatste ontwikkeling werd in de jaren negentig opgevolgd door het beeld dat mensen met een handicap een volwaardige plaats in de samenleving moesten krijgen, het burgerschapsparadigma genoemd. Ook deze groep mensen moeten normale burgers kunnen zijn. De oplossing diende uit de samenleving naar voren te komen. Hierbij wordt gesproken van het begrip inclusie, de samenleving sluit niemand buiten: iedereen mag er deel van zijn.

Tijdens deze ontwikkeling is er een merkbare verandering ontstaan wat betreft de visie op de zelfredzaamheid van mensen met beperkingen (zie tabel 2.1). Binnen het defectparadigma worden mensen gezien als zieke mensen, hierdoor is er sprake van weinig autonomie. De overheid zorgt voor hen en in de grote instellingen hebben ze weinig kansen om zelfredzaam te zijn. Dit veranderde tijdens het ontwikkelingsparadigma, waarbij beperkte mensen gezien worden als traag ontwikkelende mensen. Het uitgangspunt is dat veel dingen aangeleerd kunnen worden, hierdoor is zelfredzaamheid een thema dat meer gaat spelen binnen deze doelgroep. Dit gebeurt echter vaak wel in een beschermde setting, in speciale voorzieningen. Hieruit kwam het normalisatiemodel voort, welke uit gaat van het principe dat mensen met een verstandelijke beperking zo veel mogelijk als 'normaal' behandeld dienen te worden. Het burgerschapsparadigma gaat hierin nog een stap verder en vraagt van mensen met een beperking om mee te doen in de 'normale' samenleving. Hierdoor wordt er nog meer nadruk gelegd op zelfredzaamheid en dient deze zelfredzaamheid ook in de maatschappij ingezet te worden.

Tabel 2.1

Overzicht van de verschillende paradigma's.

Aspecten	Defectparadigma	Ontwikkelingsparadigma	Burgerschapsparadigma
Mensvisie	Mens met beperkingen	Mens met mogelijkheden	Mens met rechten en plichten
Visie	Patiënt	Leerling	Burger
Begeleiding	Verzorgen / behandelen	Trainen / ontwikkelen	Ondersteunen
Plaats	Instituut	Speciale voorzieningen in de samenleving	Gewone voorzieningen in de samenleving
Maatschappelijke houding	Segregatie	Normalisatie	Integratie/Inclusie

(Schuurman & van der Zwan, 2010, p.18).

Tussenconclusie

Het beeld en de behandeling van mensen met een beperking is afgelopen jaren sterk veranderd. Vanuit het defectparadigma en het ontwikkelingsparadigma krijgt het burgerschapsparadigma steeds meer draagvlak. De verschillen tussen deze denkwijzen zijn groot. Mensen met een beperking dienen nu gezien te worden als volwaardige burgers en er wordt verwacht dat zij (zo veel mogelijk) participeren in de 'normale' samenleving.

Dit heeft ook grote gevolgen voor de zorg: deze gaat steeds meer uit van ondersteuning, wat voorheen behandeling en begeleiding was. De eigen kracht en zelfredzaamheid van de persoon staan centraal

2.3 Zelfredzaamheid in de zorg en welzijn

Naast de ontwikkelingen die in paragraaf 2.2 zijn beschreven is er een andere ontwikkeling die van invloed is op het thema zelfredzaamheid. Nederland bevindt zich in het transformatieproces van een verzorgingsstaat naar een participatiesamenleving. Bij deze transformatie zijn zelfredzaamheid, eigen regie, participatie, empowerment en soortgelijke begrippen steeds belangrijker geworden. Zij hebben invloed op het politieke denken en de visie op zorg. Binnen de nieuwe ontwikkelingen worden de politieke beslissingen doorgevoerd naar de lokale gemeenten. Met name in de zorgsector is er veel aandacht voor zelfredzaamheid en de verwachtingen van de zelfredzaamheid van mensen. Dit betekent voor mensen met een hulpvraag dat zij niet langer alleen verzorgd zullen worden, maar dat zij ook moeten participeren en moeten werken aan zelfredzaamheid. De Raad voor de Volksgezondheid en zorg stelt in haar rapport '*Zorg voor je gezondheid!*' (RVZ, 2010) dat aanbod en vraag in de zorgsector moeten veranderen van een oriëntatie op zorg en ziekte (zz) naar een oriëntatie op gezondheid en gedrag (gg). Dit rapport geeft de richting aan waarin de overheid de zorg wil sturen.

De Raad geeft expliciet aan dat de huidige manier van kijken naar en omgaan met zorg en ziekte tekort schiet en niet meer te realiseren is in de toekomst: de zorg kost te veel tijd, is te duur en staat te weinig stil bij de kracht van de cliënt en participatiemogelijkheden. Men verwacht van de burger een actieve rol in gezond gedrag. Deze boodschap komt op verschillende momenten in verschillende beleidsdocumenten terug. In het regeerakkoord, in de uitwerking van de transitieplannen en nu ook op gemeentelijk niveau. Eigen kracht en zelfredzaamheid van de burger staan centraal. Voorbeelden hiervan zijn: invoering van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning, Wet Langdurige Zorg, Participatiewet, Banenwet en het opstellen van de inclusieagenda op gemeentelijk niveau.

Ook op internationaal niveau wordt er steeds meer nadruk gelegd op zelfredzaamheid. Het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (Verenigde Naties, 2007) vraagt van landen zich beter aan te passen aan mensen met een beperking. Het verdrag is al door bijna alle landen binnen de Verenigde Naties geratificeerd, waardoor het verdrag daadwerkelijk in werking is gesteld. Na lang achter te lopen op andere landen heeft Nederland het verdrag dit jaar geratificeerd. Met het ratificeren van het VN-verdrag zal Nederland de positie van mensen met een beperking moeten versterken. Daarnaast is het van belang dat Nederland zich gaat inzetten voor echte verbeteringen voor mensen met een beperking. Dit wordt bewerkstelligd door het opstellen van een 'lokale inclusieagenda' voor de gemeenten.

Binnen de veranderingen in de zorg is niet alleen zelfredzaamheid een belangrijk thema, dit is slechts één begrip dat hier nauw mee verbonden is. Andere veel voorkomende thema's zijn: zelfregie, eigen kracht, eigen verantwoordelijkheid en autonomie. Deze begrippen zijn sterk met elkaar verbonden, vullen elkaar aan en vormen een voorwaarde voor zelfredzaamheid. Al deze begrippen hebben te maken met de visie dat ook burgers met een ondersteuningsvraag keuzes mogen maken en zelf initiatief mogen nemen. In de literatuur worden de begrippen vaak naast elkaar gebruikt. Omdat deze begrippen cruciaal zijn en vaak sterke verbanden vertonen met het thema 'zelfredzaamheid' zijn deze begrippen uitgewerkt in het onderstaande kader.

Zelfregie: 'Zelfregie is zelf beslissen over hoe je leven eruit ziet en over de eventuele professionele ondersteuning daarbinnen' (Brink, 2012). De kern van zelfregie is dat mensen zeggenschap hebben over hun leven en hun ondersteuning.

Eigen kracht: 'Meestal verwijst eigen kracht naar talenten en mogelijkheden van mensen om zelf oplossingen te vinden voor problemen. Vaak wordt benadrukt dat ook mensen met beperkingen talenten en mogelijkheden hebben en dat daar onvoldoende aandacht voor is' (Brink, 2013). Het vergroten van eigen kracht zorgt voor versterkte zelfredzaamheid en kan gezien worden als empowerment.

Eigen verantwoordelijkheid: 'Zelf dingen mogen/moeten, hierbij niet afhankelijk zijn van hulp. Mensen dienen (weer) zelf verantwoordelijk te zijn voor eigen keuzes/handelen. Dure zorg die deze verantwoordelijkheid overneemt en hiermee zelfredzaamheid vermindert moet worden vermeden' (Brink, 2013).

Autonomie: 'Autonome mensen willen zoveel mogelijk hun eigen levenspad uitzetten waar hij of zij betekenis aan ontleent, tevreden mee is en achter staat' (Zorgleefplanwijzer.nl). Deze autonomie is afhankelijk van zelfregie, eigen kracht, zelfredzaamheid en eigen verantwoordelijkheid.

Tussenconclusie:

Met de verandering van de verzorgingsstaat naar een participatiesamenleving is de zorg de laatste jaren sterk veranderd. Deze verandering gaat gepaard met nieuwe wetgeving, met de nadruk op participatie. Termen als autonomie, zelfregie, eigen kracht en eigen verantwoordelijkheid zijn naast zelfredzaamheid kernwoorden binnen deze transitie. Voorwaarden voor zelfredzaamheid zijn: zeggenschap hebben over het eigen leven en de mate van ondersteuning, eigen kracht, zelf dingen mogen/moeten en hierbij niet afhankelijk zijn van hulp. Er wordt van de persoon meer eigen regie verwacht en de rol van de hulp- of dienstverlener is meer coachend.

2.4 Kanttekeningen bij zelfredzaamheid

Voordat er in dit hoofdstuk specifiek wordt ingegaan op de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking wordt er kort stilgestaan bij de kanttekeningen bij het begrip zelfredzaamheid. Onder andere de begrippen zelfredzaamheid, autonomie, eigen regie en eigen verantwoordelijkheid hebben vandaag de dag een grote invloed op de zorg en op de maatschappij. Hoewel er veel mensen deze transitie toejuichen is er ook een tegengeluid. Want, leidt deze nieuwe stroming wel echt tot geluk en is het niet alleen een mooi excuus om te bezuinigen in de zorg? Is het niet te individualistisch? Wat misschien wel het grootste punt is van kritiek is dat zelfredzaamheid, net als begrippen als zelfregie, autonomie en eigen kracht uiteindelijk bedoeld is om te bezuinigen. Wanneer iedereen zelfredzaam is dan heeft de samenleving daar profijt van en bespaart dit bovendien een hoop geld.

Zelfregie en zelfredzaamheid worden verbonden met het motto van de WMO: eerst zelf, dan het netwerk en daarna pas de professionals. Gemeenten en organisaties zijn op zoek naar slimme arrangementen die het mogelijk maken voldoende hulp te bieden, te voorkomen dat problemen onnodig verergeren, en toch binnen de krimpende budgetten te blijven (Brink, Lucassen, Middelaar & Poll, 2013).

Ook volgens De Brabander voert binnen de maatschappelijke doelen in de transities 'zelfredzaamheid' momenteel de boventoon: "Het is een doel op zichzelf geworden en lijkt te worden gemotiveerd door bezuinigingen op de kosten van zorg en welzijn. En het valt niet uit te sluiten dat het idee van zelfredzaamheid en de daarmee samenhangende waarden van eigen regie en eigen verantwoordelijkheid worden misbruikt om deze noodzakelijke bezuinigingen als wenselijk te rechtvaardigen" (2014). Zelfredzaamheid zou een middel moeten zijn tot participatie en daarmee verbindingen moeten vormen. Hij waarschuwt ook voor een te eenzijdige blik op een complex en kwetsbaar vraagstuk. 'Niemand is in principe tegen zelfredzaamheid' is volgens hem een impliciete norm waar professionals zich voortdurend van bewust moeten zijn. Naast het voorgaande argument is zelfredzaamheid ook niet voor iedereen haalbaar. Uit een artikel van Vilans (Jansen, 2013) blijkt dat mensen die gemotiveerd zijn, jong zijn en in het zorgtraject gelijk met zelfredzaamheid beginnen, makkelijker kunnen werken aan zelfredzaamheid. Mensen zonder motivatie, mensen met een minder cognitief en psychisch functioneren en mensen die gewend zijn aan de zorg hebben meer moeite met het werken aan zelfredzaamheid. We kunnen ons afvragen of het goed is om van iedereen te verwachten dat zij zelfredzaam kunnen worden. Soms bestaan er doelgroepen die sterk gebaat zijn bij zorg en voor wie het moeilijk is om mee te gaan in de huidige transitie.

Baart beschrijft het belang van presentie, waarbij er ook genoeg zorg is voor kwetsbare mensen. “Deze mensen hebben anderen nodig die er echt voor ze zijn, bij wie ze kwetsbaar mogen zijn. Er zijn in Nederland nou eenmaal mensen die zorg nodig hebben. Zelfredzaamheid is hierin geen oplossing voor alle zorg” (Baart & Carbo, 2013). De nieuwe WMO en de uitgekilde AWBZ zorg zijn volgens hem niet genoeg voor mensen die kwetsbaar zijn en zorg nodig hebben.

Ten slotte geeft het boek Voor & Tegen (van Gennep, van Hove, Van de Laar 2003) aan dat er een wetenschappelijke tegenbeweging is die de volgende punten verdedigt:

- Een verstandelijke handicap is een organisch defect.
- Mensen met een verstandelijke handicap zijn aangewezen op de zorg.
- De zorg dient in een instituut worden gegeven.

De genoemde denkwijze laat weinig ruimte voor de ontwikkeling van zelfredzaamheid. Door deze beweging werd in het verleden verhinderd dat mensen met een verstandelijke handicap allemaal in de samenleving kwamen te wonen. Ongeveer de 32.000 mensen woonden in 2003 in de samenleving, de andere 32.000 woonden in instituten. Dit zijn vooral mensen met een ernstige of meervoudige handicap, of een combinatie van een handicap en psychiatrische/gedragsproblemen. Zoals eerder al beschreven werd zijn dit twee uitersten, de instituten doen te weinig recht aan de autonomie van mensen met een verstandelijke beperking. Terwijl er bij mensen die in de samenleving wonen een verlies van kwaliteit van leven op de loer ligt, omdat zij moeite hebben om een beroep te doen op ondersteuning. Dit heeft ten gevolg dat problemen zich opstapelen en men vereenzaamt.

Tussenconclusie

Naast de positieve kanten van zelfredzaamheid is het ook goed om te kijken naar het tegengeluid. Zelfredzaamheid is naast een idealistische visie ook een ethische manier om te bezuinigen en is niet voor iedereen mogelijk. Kwetsbare groepen dienen voldoende en aansluitende zorg te krijgen. Zelfredzaamheid is een middel tot participatie en tot verbetering van kwaliteit van bestaan, geen doel of gevolg van bezuinigingen. De keuze voor een sociale vorm van zelfredzaamheid of samenredzaamheid is naar aanleiding van deze kanttekeningen beter op zijn plaats binnen dit onderzoek. We hebben elkaar immers nodig, bezuinigingen of geen bezuinigingen wonend in de samenleving of in een instituut. Dit is het belangrijkste uitgangspunt van de definitie van zelfredzaamheid.

2.5 Definitie van zelfredzaamheid

Nadat in voorgaande paragrafen het begrip zelfredzaamheid is omschreven, wordt in deze paragraaf ingegaan op de definitie. Er bestaan uiteenlopende betekenissen van het begrip, deze paragraaf beschrijft enkele hiervan. Er wordt duidelijk gemaakt welke definitie het best aansluit bij het onderzoek en hoe het begrip gebruik zal worden in de literatuurstudie.

De volgende drie definities van verschillende schrijvers over zelfredzaamheid zijn te vinden in het artikel van Brink en Winsemius ‘*Zelfredzaamheid voor iedereen?*’ (2013a).

De toelichting op het amendement dat heeft geleid tot invoering van de compensatieplicht in de WMO zegt: “Het lichamelijke, verstandelijke, geestelijke en financiële vermogen om zelf voorzieningen te treffen die deelname aan het normale maatschappelijke verkeer mogelijk maken.”

De Boer en Van der Lans omschrijven het als volgt: “Met zo min mogelijk overheidssteun een zelfstandig leven kunnen leiden”.

Jansen zegt: “[...] zelfredzaamheid is (zelf) problemen en tegenslagen kunnen oplossen en verwerken. (Het) betekent dan ook dat bij problemen die een persoon niet zelf kan oplossen op tijd hulp gevraagd wordt”.

Wat in deze definities naar voren komt is dat er een normaal maatschappelijk leven geleid kan worden. Hoe dit vorm krijgt verschilt echter per definitie. Volgens de eerste definitie wordt er van de persoon zelf verwacht dat hij/zij voorzieningen kan treffen. De tweede definitie stelt dat de persoon met zo min mogelijk overheidssteun een zelfstandig leven kan leiden. De laatste definitie geeft aan dat de persoon zelf oplossingen zoekt, maar ook hulp kan vragen. Deze verschillen zijn aanmerkelijk en ook binnen de nieuwe WMO wordt zelfredzaamheid in een dubbele betekenis gebruikt:

1. Alleen mensen die zonder compenserende voorzieningen mee kunnen doen in de samenleving zijn zelfredzaam. Mensen die dit niet kunnen zijn verminderd zelfredzaam en hebben daarom recht op compenserende voorzieningen.
2. Ook mensen die compenserende voorzieningen nodig hebben om mee te kunnen doen zijn zelfredzaam. Met de compenserende voorzieningen worden deze mensen zelfredzaam; zelfredzaamheid is het doel van de compenserende voorzieningen (Brink, 2013, p 8.)

Hier ligt een belangrijk verschil bij het gebruik van het begrip zelfredzaamheid. Is iemand ook zelfredzaam als hij/zij hulpmiddelen gebruikt of als iemand steun nodig heeft? Misschien is dit de reden waarom er ook gesproken wordt over samenredzaamheid. Vilans noemt het verschil tussen zelfredzaamheid en samenredzaamheid het volgende (Jansen, 2013):

Onder *zelfredzaamheid* verstaan we de sociale, fysieke en cognitieve vaardigheden van mensen om zichzelf te redden op alle levensterreinen. *Samenredzaamheid* is de zelfredzaamheid van mensen met behulp van hun sociale systeem. Het verschil tussen beiden is het wel of niet inzetten van sociale systemen. Deze sociale systemen worden steeds belangrijker en binnen de participatie dient overheidssteun beperkt te worden. Zo wordt volgens Rhodes en Fukuyama *samenredzaamheid* ook gezien als ‘een praktijk van samen optrekken die op veel plekken in Nederland wordt beproefd, met een in principe prominente rol van maatschappelijke actoren en een in theorie bescheiden – doch blijvende – bijdrage van de overheid. Dat de overheid een zekere rol blijft spelen wordt breed geaccepteerd, maar over de invulling daarvan bestaan zeer verschillende, soms botsende opvattingen (Metze, 2014).’

Tussenconclusie

Er zijn verschillende definities van zelfredzaamheid. Hierbij is het belangrijk dat mensen mee kunnen doen in de samenleving. Dit kan met of zonder steun van anderen, wat neigt naar het begrip samenredzaamheid. Het gebruik van BlueAssist zorgt voor zelfredzaamheid door de inzet van anderen. Daarom wordt er in dit onderzoek gekozen voor de definitie zelfredzaamheid van Janssen: “... *zelfredzaamheid is (zelf) problemen en tegenslagen kunnen oplossen en verwerken. (Het) betekent dan ook dat bij problemen die een persoon niet zelf kan oplossen op tijd hulp gevraagd wordt*” (Janssen, geciteerd in: Movisie, 2011, p 1).

2.6 Onderzoek naar de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking.

Deze paragraaf zal de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking uiteenzetten gebaseerd op onderzoeksgegevens en rapporten. In het eerste deel van deze paragraaf wordt er ingegaan op de positie van deze jongeren op het gebied van toegankelijkheid en integratie in de samenleving. Hierbij wordt ingegaan op de wensen en verwachtingen van de doelgroep en wordt gekeken naar de zelfregie van de jongeren. Het tweede deel van de paragraaf bespreekt vervolgens de thema's burgerschap en participatie van jongeren met een verstandelijke beperking.

2.6.1 Toegankelijkheid en integratie van jongeren met een verstandelijke beperking

Positie van mensen met een verstandelijke beperking

De positie van mensen met fysieke, psychische en verstandelijke beperking is een Nederland slecht, dit blijkt uit een rapportage van het Sociaal en Cultureel Planbureau, *Rapportage gehandicapten 2002 en Meedoen met beperkingen* (SCP, 2002, 2007). Bolsenbroek en Van Houten stellen dat mensen met fysieke beperkingen een geringe mobiliteit hebben vanwege de slechte toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Dit betekent dat zij verminderde toegang hebben tot sociale verbanden. De samenleving zorgt voor meer beperkingen dan nodig is. De meeste mensen met verstandelijke en psychische beperkingen hebben verminderde toegang tot sociale instituties en de arbeidsmarkt vanwege de beeldvorming dat zij niet in staat zijn in de gewone samenleving te functioneren. Ook geven Bolsenbroek en Van Houten aan dat mensen met beperkingen wel in staat zijn om de gewone samenleving te participeren, maar dat wij hierbij net als andere begeleiding, onderwijs en blootstelling aan de maatschappij nodig hebben. Functioneren binnen de samenleving leer je immers niet door er buiten gehouden te worden (2010). De gehandicaptenbeweging maakt zich sterk voor een inclusieve samenleving, deze samenleving is ingericht op een dussdanige manier dat iedereen mee kan doen, ongeacht zijn of haar beperking. Door deze belemmeringen worden mensen met een beperking in bewegingsvrijheid en zelfredzaamheid beperkt. Ook zorgen deze belemmeringen in het dagelijkse leven ervoor dat het niet geheel mogelijk is om volwaardig te participeren aan alle aspecten van het maatschappelijk leven. Het volwaardig burgerschap waar deze jongeren erbij horen en een plaats hebben in de samenleving is voor hen niet binnen handbereik (Van Gennep, 1997). De eerder genoemde ratificatie van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap kan ervoor zorgen dat de omstandigheden verbeterd worden voor mensen met een beperking.

Context en situatie

Nieuwenhuijzen heeft een metastudie gedaan naar de context en problematiek van jongeren met een lichte verstandelijke beperking, genaamd: *"De (h)erkenning van jongeren met een lichte verstandelijke beperking"*. Hij zegt dat er naar schatting 348.000 jongeren met een lichte verstandelijke beperking (LVB) en bijkomende problematiek zijn.

Deze jongeren hebben moeite met sociale aanpassing in sociale situaties en relaties met leeftijdgenoten (geciteerd door Nieuwenhuizen: Freeman, Gresham, MacMillan, Gresham, Bocian & Guralnick, 2010).

Uit onderzoek van Kooiker blijkt juist dat sociale vaardigheden essentieel zijn als het gaat om participatie van jongeren met een verstandelijke beperking (2006). Deze vaardigheden hebben zij nodig bij het oplossen van problemen en vragen van hulp, wanneer zij er zelf niet uitkomen. Uit de studie blijkt dat bijna de helft van de jongeren met LVB vertoont ernstige emotionele en gedragsproblemen (Dekker, Koot, Van der Ende, & Verhulst, 2002, P. 1087).

In de metastudie van Nieuwenhuijzen wordt duidelijk dat zowel nationale als internationale studies aantonen dat bijna 30 tot 40% van de jongeren met LVB een psychiatrische stoornis heeft, en dat deze jongeren een groter risico heeft op het ontwikkelen van psychiatrische stoornissen op latere leeftijd.

Bovendien komen veel van de jongeren met LVB en gedragsproblematiek uit multiprobleem gezinnen. Deze gezinnen worden gekenmerkt door:

- Beperkte zelfredzaamheid,
- Disfunctioneren en een opeenstapeling van problemen
- Lage sociaal economische status
- Verslaving of psychiatrische problematiek van de ouders
- Gescheiden ouders (geciteerd door Kooiker: De Beer, Dekker, Koot, Drost, VOBC LVG, 2006).

Uit deze gegevens blijkt dat bij jongeren met een LVB vaak naast een verstandelijke beperking ook sprake is van multiproblematiek. Het feit dat deze jongeren vaak uit disfunctionele gezinnen komen, maakt dat zij van huis uit een gebrek aan beschermende factoren hebben mee gekregen. De multiproblematiek maakt duidelijk dat deze groep om die redenen langdurige zorg, ondersteuning en behandeling nodig heeft vanuit diverse disciplines (Nieuwenhuijzen, 2010).

Wensen en verwachtingen

Strokes, Tunball en Wynn (2013) deden onderzoek naar de onafhankelijkheid en kansen van jonge mensen met een beperking. Dit onderzoek wijst uit dat er maar een klein verschil zit tussen de verwachtingen van jonge mensen met- en zonder beperking. Uit dit onderzoek blijkt dat zowel jongeren met als zonder beperking verlangen naar: keuzevrijheid, onderwijs, geld, sport, hobby's, een relatie/huwelijk, financiële zekerheid, persoonlijke vervulling, het zorgen voor een familie en reizen. Het geluid dat mensen met een beperking ook minder willen/hoeven te kunnen blijkt hieruit onwaar te zijn. Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat sterke sociale relaties bijdragen aan welbevinden, het maken van keuzes en de controle over het eigen leven. Deze relaties zijn juist minder aanwezig jongeren met een beperking, zij leven vaker in een isolement (2013, p 28).

Afhankelijkheid en zelfregie

Volgens Timmer, Dekker en Voortman is afhankelijkheid een kenmerkend gegeven bij mensen met een verstandelijke beperking. Deze afhankelijkheid en de manier waarop hierop door de omgeving wordt gereageerd zijn vaak een belemmering voor de ontwikkeling naar zelfstandigheid. Het vertaalt zich vooral in veel niet kunnen of niet goed kunnen. 'Geboden hulp' wordt snel 'zorgen voor'. Gevolg is aangeleerde hulpeloosheid ofwel aangeleerde afhankelijkheid (2003, p 13). Wanneer er sprake is van aangeleerde hulpeloosheid is het belangrijk dat men weer zelf regie gaat krijgen over het eigen leven, omdat dit de zelfredzaamheid in de weg staat. Movisie zegt in *'Methoden en instrumenten voor zelfregie'* het volgende: "Het behouden van zelfbeschikkingsrecht en voorkomen van onnodige afhankelijkheid kan door ruimte te maken voor het uitzetten van de eigen koers, verkenning van hun drijfveren, oog voor hun eigen krachtige kant en de betekenis van andere mensen daarbij. Het gaat telkens om een vorm van hulp die aansluit bij de eigen leefwereld en aanvullend is op wat iemand zelf al doet en kan (2013)". Empowerment en het eigen netwerk spelen hierbij dus een belangrijke rol.

2.6.2 Participatie in de samenleving

Burgerschap

In de praktijk blijkt dat mensen met een verstandelijke beperking weinig deel uit maken van gewone verenigingen. Dit maakt volgens Schuurman duidelijk dat burgerschap voor mensen met een beperking een proces van emancipatie is, zowel van henzelf als van de samenleving (2002). In feite hebben we hier te doen met wat Van Gennep (2001) sociale emancipatie noemt: “dat mensen met beperkingen gelijke rechten moeten hebben als mensen zonder beperkingen en daarmee gelijke kansen om een gelijkwaardige positie in de samenleving te verwerven.” Voor sociale inclusie is de rol van de samenleving erg belangrijk. Daarnaast spreekt Van Gennep van individuele emancipatie, waaronder hij verstaat dat mensen met beperkingen in principe zelf moeten kiezen hoe zij willen handelen en welke relaties zij willen aangaan. Hierdoor krijgen zij controle over het eigen bestaan. Individuele emancipatie heeft te maken met zelfbeschikking en keuzevrijheid. Individuele emancipatie doet zich op alle domeinen voor, bijvoorbeeld op het gebied van huisvesting, werk, opleiding en vrije tijd. Van Gennep zegt dat de positie van hulpverleningsorganisaties hiermee verandert, doordat de regie bij mensen zelf ligt. De rol van organisaties schept voorwaarden voor het kwaliteit van bestaan, de mensen zelf zijn verantwoordelijk voor de invulling. In het document van FvO en VGN blijkt dit ook: “De gewenste situatie is dat mensen met ernstig meervoudige beperkingen optimaal invloed hebben op hun leefomgeving. Dat zij worden gezien als mensen die richting kunnen geven aan hun leven en hiertoe ook in staat worden gesteld. Het is hierbij belangrijk dat de binnen de ondersteuning wordt gewerkt met programma’s en methoden die de persoon invloed geven op wat er met hem of haar gebeurt en hóe dat gebeurt. De omgeving is zodanig ingericht dat personen in staat zijn om hun wensen en behoeften zo duidelijk mogelijk kenbaar te maken. Bij alles (programma’s, methoden, inrichting van de fysieke omgeving) is er veel aandacht voor de persoonlijke relaties. Immers, de mate waarin iemand met een ernstig meervoudige beperking in staat is tot zelfbepaling, is afhankelijk van de kwaliteit van de relatie met anderen” (2002). Later in dit hoofdstuk wordt ingegaan op methoden die aansluiten bij het vergroten en versterken van zelfredzaamheid.

Wonen

‘De rapportage gehandicapten’ van het SCP maakt bekend dat mensen met een licht verstandelijke beperking vaker op zichzelf wonen dan mensen met zwaardere beperkingen of een combinatie van meerdere beperkingen. Deze laatste groep woont vaker in een instelling of woonvorm. Het wonen in een instelling of woonvorm leidt vaak tot afhankelijkheid en het ervaren van weinig autonomie. Dit komt doordat de aanwezigheid van hulpverleners ervoor zorgt dat er weinig beroep gedaan wordt op de zelfredzaamheid van deze doelgroep. Anderzijds leidt het leven in een instelling of woonvorm vaak wel tot een integraal aanbod van uiteenlopende voorzieningen op het terrein van wonen en dagbesteding. Wanneer iemand zelfstandig woont, moet hij zelf aanspraak maken op regelingen en subsidies, juist deze regiefunctie is voor mensen met een verstandelijke handicap vaak moeilijk zelf uit te voeren. De keuze tussen de woonvoorziening en het zelfstandig wonen heeft veel weg van een keuze tussen twee kwaden: in het eerste geval wordt te weinig recht gedaan aan de autonomie van verstandelijk gehandicapten, omdat er te veel uit handen genomen wordt. In het tweede geval dreigt in de huidige situatie verlies van kwaliteit van leven doordat er te weinig aanspraak op hulp/ondersteuning gedaan wordt (2002).

Dagbesteding, arbeid en financiën

In de huidige samenleving waarbij functies vaak complex zijn en enkelvoudige werkzaamheden door robots of computers worden verricht, is het voor mensen met een verstandelijke beperking moeilijker om werk te vinden, dan voor mensen zonder beperking. Mensen met een verstandelijke beperking verrichten vaak laaggeschoold of ongeschoold werk, daardoor ontvangen zij vaak het minimumloon. Wanneer zij niet kunnen werken of geen werk kunnen vinden is er vaak sprake van dagbesteding, begeleid- of beschut werk.

Het hebben van werk biedt structuur en zorgt voor zingeving. Daarom is de Banenwet in het leven geroepen. Zij heeft voor ogen dat er banen vrijkomen voor mensen die vallen onder de Participatiewet en de Wajong, veel mensen met een verstandelijke beperking vallen hieronder. Door de bezuinigingen zijn veel sociale werkbedrijven en dagbestedingslocaties gesloten en verdwijnt hiermee ook de structuur en de zingeving van veel mensen. Deze mensen kwamen voorheen bij de sociale werkbedrijven terecht, maar deze bedrijven nemen per 1 januari 2015 geen nieuwe mensen aan. Het antwoord hierop zou een inclusieve arbeidsmarkt moeten zijn. Van Nierop zegt hierover: 'Waarschijnlijk is er minder dan 10 procent gerealiseerd van de 1.600 plekken die er in 2015 zouden bijkomen. Het komt erop neer dat er tussen januari en november 2015 ongeveer 85 plekken gerealiseerd zijn. Ook zegt zij dat dit vooral de zwakste groep jongeren treft, die van het praktijkonderwijs en het voortgezet speciaal onderwijs af komen. Zij krijgen nu geen begeleiding en ook geen inkomensondersteuning. Ze kunnen nog wel werken, hiervoor is echter wel intensieve begeleiding nodig (Wansink, 2016). Deze begeleiding of ondersteuning ontbreekt, waardoor deze doelgroep moeilijk kan participeren in de samenleving. Het hebben van structuur en een zinvolle daginvulling is voor mensen met een verstandelijke beperking essentieel. Het ontbreken hiervan kan volgens het SCP de toenemende vraag om zorg voor mensen met een verstandelijke beperking verklaren (2002).

Participatie

In het onderzoek '*Zorg beter begrepen*' van het Centraal Cultureel Planbureau wordt er een trend van meer meedoen gezien. Mensen met een beperking gaan meer meedoen in de samenleving, dit doet aanspraak op hun zelfredzaamheid. De nadruk ligt meer op de ontwikkeling in plaats van op de beperking. De samenleving is hier nog niet (goed) op ingericht, dit heeft tot gevolg dat er een stijging is van het aantal mensen dat zorg of ondersteuning nodig heeft, omdat zij dit niet (geheel) zelfstandig kunnen (2014). In dit rapport schrijft Kröber dat Nederland in 2008, net als andere landen, nog niet volledig geslaagd was in het realiseren van een echte inclusieve samenleving waarbij participatie essentieel is. Dat heeft volgens Kröber verschillende oorzaken: de omgeving werkt niet mee, de overheid heeft geen visie op inclusie en zorgverleners leunen bij veranderingen in de maatschappij nog te veel op de oude manier van zorgverlenen. Kröber geeft aan dat de persoon met een beperking ondersteund moet worden in en door de natuurlijke omgeving als hij, net als anderen, deelneemt aan het reguliere onderwijs, vrijetijdsvoorzieningen en (betaald) werk, en sociale netwerken opbouwt en onderhoudt. Dat betekent dat het einde van de groei in de zorgvraag nog niet in zicht is (2014, p 63.).

Mobiliteit

Uit een onderzoek van Nivel genaamd '*Meedoen met een verstandelijke beperking*', blijkt dat mobiliteit een belangrijk onderwerp is onder deze doelgroep. Zo wil een kwart van de mensen vaker ergens naartoe maar lukt dit niet, omdat er bijvoorbeeld geen vervoer of ondersteuning is. Hieruit blijkt een afhankelijkheid en een beperkte zelfredzaamheid. Driekwart van de personen krijgt ondersteuning om ergens heen te gaan. Dit zijn meestal familieleden of begeleiders. Soms zijn het vrienden, enkele mensen worden geholpen door vrijwilligers. Ook hieruit is op te maken dat deze groep mensen niet genoeg zelfredzaam is en dat ondersteuning nog steeds essentieel is wat betreft mobiliteit. Meer dan de helft doelgroep maakt geen gebruik van het openbaar vervoer. Voor sommigen heeft dit te maken met lichamelijke problemen, anderen ervaren angst of geven de voorkeur voor een andere manier van vervoer. Minder dan de helft van de mensen reist wel met het openbaar vervoer, meer dan 75% van hen is hierover tevreden. Meer dan de helft van de mensen maakt gebruik van speciaal vervoer. Van hen is bijna iedereen hier tevreden mee (2010).

Tussenconclusie

In de huidige complexe samenleving is te zien dat jongeren met een verstandelijke beperking moeite hebben om te participeren, omdat er vaak sprake is van beperkte zelfredzaamheid. Zij hebben vooral moeite met het vereiste probleemoplossend vermogen en het kunnen stellen van een hulpvraag. Sociale vaardigheden zijn essentieel als het gaat om participatie van jongeren met een verstandelijke beperking. Doordat er vaak sprake is van meervoudige problemen bevinden zij zich in een achtergestelde positie. Dit is zichtbaar op het gebied van: werken, wonen, financiën, vrije tijdsbesteding, toegankelijkheid en mobiliteit. Er is de wil om te participeren en als volwaardige burgers mee te doen, maar hun (sociale) vaardigheden en de ondersteuning die zij hierbij kunnen krijgen zijn beperkt. Daarom is het van belang dat de samenleving zo wordt ingericht dat iedereen mee kan doen ongeacht zijn of haar beperking.

2.7 Zelfredzaamheid bevorderen

Jongeren met een verstandelijke beperking hebben vaak op verschillende levensgebieden hulp vragen en/of problemen. Daarom is het van belang om hun zelfredzaamheid te bevorderen, zodat zij zo goed mogelijk mee kunnen doen in de samenleving. Om deze jongeren zo goed mogelijk te ondersteunen in de ontwikkeling van hun zelfredzaamheid en participatie zijn er verschillende methoden en meetinstrumenten ontwikkeld. Voor dit onderzoek is het van belang om in kaart te brengen hoe zelfredzaamheid versterkt kan worden. De huidige initiatieven voor het bevorderen van zelfredzaamheid kunnen uiteindelijk vergeleken worden met methoden die gebruikt worden in het voortgezet speciaal onderwijs in deelvraag twee. Voordat de methoden worden besproken zal eerst 'kwaliteit van leven' worden toegelicht. Uiteindelijk is het doel van zelfredzaamheid dat het de kwaliteit van leven bevordert.

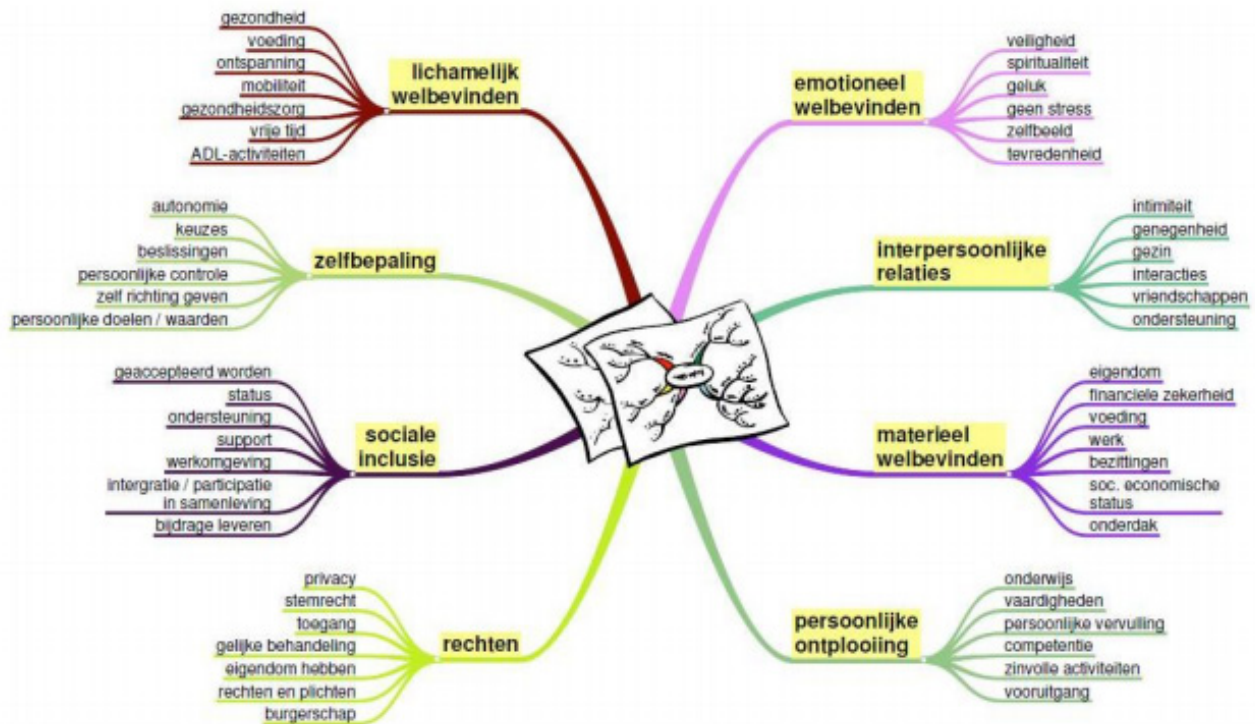
Kwaliteit van leven

Een overkoepelend model dat veel wordt gebruikt is 'kwaliteit van leven' van Shalock, Luckasson, Bradley, Buntinx, Lachapelle, et al. (2012). Kwaliteit van leven is een belangrijk begrip binnen de zorg- en dienstverlening aan personen met een beperking. Een goede levens- en bestaanskwaliteit is een richtinggevend principe in de zorg geworden.

De kwaliteit van leven van mensen met een beperking kan gemeten worden aan de hand van de volgende factoren:

- Persoonlijke ontwikkeling
- Zelfbepaling
- Interpersoonlijke relaties
- Sociale inclusie en rechten
- Emotioneel welbevinden
- Lichamelijk welbevinden
- Materieel welbevinden

Arbeid en activiteiten wordt vaak aangegeven als negende en tiende thema. Uitgangspunt is dat de persoon zo veel mogelijk zelf vorm en inhoud geeft aan zijn bestaan met zijn eigen voorkeuren en wensen. Zelfredzaamheid draagt bij aan de kwaliteit van leven van mensen met een beperking. Het bevordert de sociale inclusie, versterkt interpersoonlijke relaties en zorgt voor persoonlijke ontwikkeling.



Figuur 1: Kwaliteit van leven op de acht verschillende domeinen volgens Schalock (2007)

Ook eigen regievoering komt in verschillende onderzoeken naar voren als cruciale factor voor de kwaliteit van leven. Het is belangrijk om zelf belangrijke keuzes te maken om zo je leven op je eigen manier te kunnen leiden (Brink & Winsemuis, 2013). De overzichtsstudies van Nivel over de zorg aan chronisch zieken stellen dat ondersteuning van zelfmanagement een essentieel onderdeel is van goede, gestructureerde zorg binnen aanpak bij chronische ziekten (waaronder mensen met een verstandelijke beperking). Ondersteuning van zelfmanagement vragen van de hulpverlener een coachende rol. Van de cliënt vraagt het eigen regie kunnen voeren over het leven met ziekte en over de behandeling (2011).

Movisie heeft een inventarisatie van methoden en instrumenten gedaan die hulpverleners kunnen gebruiken om (meer) zelfregie versterkend te werken en cliëntbetrokkenheid te vergroten. De inventarisatie *Methoden en instrumenten zelfregie* geeft hiervan een volledig beeld (2013). Voorwaarde voor het bevorderen van zelfredzaamheid, is het in kaart brengen van de mate van zelfredzaamheid. Dit zorgt ervoor dat er wordt aangesloten bij het niveau en de behoefte van de persoon. Vilans heeft een uitgebreide verkenning gedaan van de instrumenten die beogen de zelfredzaamheid van mensen met een zorgvraag in kaart te brengen ('Zo Zelfredzaam', 2014).

Een aantal veel gebruikte methoden voor het vergroten van zelfredzaamheid bij jongeren met een verstandelijke beperking wordt hieronder verder toegelicht:

Empowerment

Empowerment kan ingezet worden als een strategie, een middel om mensen te ondersteunen in hun zelfredzaamheid. Waarbij grip krijgen op het leven en (weer) zelf kunnen bepalen centraal staan.

Leermethodiek "Op Eigen Benen"

De leermethode 'Op Eigen Benen' is een methode die focust op de aanwezige krachten, aanleg en talenten van de persoon. Het uitgangspunt van deze methodiek is het vergroten van zelfstandigheid en op gang brengen van de innerlijke motivatie waardoor mensen zichzelf leren helpen. Zij doet dit door mensen inzicht te geven in eigen aanwezige competenties en door vaardigheden aan te leren waarbij zij onderzoekt, en aansluit bij, waar mensen goed in zijn (Scholten & Schuurman, 2008).

Kwartiermaken

Kwartiermaken is een strategie om mensen weer lid van de wereld te maken (Bolsenbroek & van Houten, 2010). Kwartiermaken is gericht op inclusie van mensen met een psychische problematiek en mensen met een verstandelijke beperking. Deze methodiek wordt toegepast bij mensen die geïnstitutionaliseerd zijn en hierdoor weinig sociale rollen hebben.

Sociale Role Valorization (SRV)

Het uitgangspunt van Social Role Valorization is dat mensen meer zinvol leven als zij waardevolle sociale rollen vervullen, dan wanneer zij dit niet doen. Het belangrijkste doel van SRV is het creëren of ondersteunen van sociale rollen.

Persoonlijke Toekomst Planning (PCP)

Door het achterhalen van dromen en wensen van een persoon en te werken aan het realiseren hiervan kunnen personen zelf, met behulp van naasten, weer vorm geven aan het eigen leven. Deze strategie kan erg behulpzaam zijn in situaties waarbij er sprake is (geweest) van weinig eigen regie en autonomie. Wanneer mensen erg betutteld zijn en er weinig verwachtingen aan hen gesteld zijn, zie je vaak dat zij moeite hebben met het vormgeven van hun leven. Persoonlijke Toekomst Planning is zeer geschikt voor mensen die (grote) moeite hebben met communicatie.

Eigen Initiatief Model

Het doel van het Eigen Initiatief Model is het doorbreken van aangeleerde hulpeloosheid.

Ontwikkelen van burgerschapsvaardigheden

Er bestaan diverse methoden die zich richten op burgerschap, de belangrijkste zijn: Kwartiermaken, Asset Based Community Development (ABCD) en Keyring. Zij gaan uit van een hoger doel, zij bevorderen niet alleen zelfredzaamheid, maar helpen de persoon een leven te leiden in de samenleving.

Initiatieven uit de samenleving

Vanuit de samenleving worden ook initiatieven opgezet ter bevordering van zelfredzaamheid van mensen met een verstandelijke beperking. Een voorbeeld van een dergelijk initiatief is de academie voor Zelfstandigheid (avz), deze geeft mensen met een verstandelijke beperking de gelegenheid hun zelfstandigheid op woon- en/of werkgebied te laten groeien. Daarnaast zijn er belangenverenigingen voor mensen met een verstandelijke beperking, zoals: de Landelijke Belangenorganisatie door en voor mensen met een verstandelijke beperking (LFB) en Onderling Sterk.

2.8 Conclusie

De visie op zorg en zelfredzaamheid is afgelopen jaren sterk veranderd. Het defectparadigma en de verzorgingsstaat zijn overgegaan in een burgerschapsparadigma binnen een participatiesamenleving. Als gevolg van een kanteling in de zorg zijn begrippen als zelfredzaamheid, eigen kracht, eigen regie, autonomie en eigen verantwoordelijkheid steeds belangrijker geworden in de samenleving. Nationale en internationale regels en wetgeving stimuleren participatie, zelfredzaamheid en inclusie. Bovendien doet onze complexe samenleving een steeds groter beroep op de zelfredzaamheid van mensen met een verstandelijke beperking.

Om aan deze verwachtingen te kunnen voldoen is het noodzakelijk dat jongeren met een verstandelijke beperking de juiste ondersteuning krijgen om volwaardig mee te kunnen doen in de Nederlandse samenleving. Daarnaast zal de samenleving zich moeten aanpassen om zo toegankelijk te worden voor mensen met een beperking. Alleen het versterken van de eigen kracht en zelfredzaamheid is niet genoeg, wanneer er in de samenleving grote belemmeringen zijn voor participatie. Indien mensen over de juiste middelen beschikken om mee te kunnen doen, leidt dit tot voldoening en het vervullen van een gewaardeerde sociale rol. Hierdoor kunnen burgers met een hulpvraag steeds meer deel uitmaken van de maatschappij, zonder hierbij afhankelijk te zijn van anderen of speciale instellingen.

Vanuit de visie om de zelfredzaamheid en participatie van jongeren met een verstandelijke beperking te vergroten zijn er verschillende methoden ontwikkeld. Zelfredzaamheid moet echter een middel zijn tot participatie, geen doel op zich. Bovendien is het geen reden om voorbij te gaan aan kwetsbaarheid en zorg die mensen nodig hebben. Zelfredzaamheid is bedoeld om kwetsbare personen te versterken en niet om dit te benadrukken. Het uitgangspunt is de wens van de kwetsbare mens, dat is waar zelfredzaamheid aan bijdraagt.

In dit onderzoek is gekozen voor definitie van zelfredzaamheid van Janssen: ...“Het (zelf) kunnen oplossen en verwerken van problemen en tegenslagen en wanneer dit niet lukt op tijd hulp vragen” (Janssen, geciteerd in: Movisie, 2011, p 1). Hierin wordt duidelijk dat zelfredzaamheid geen individualistisch begrip is, maar een wisselwerking tussen de persoon en zijn omgeving: de ‘samenredzaamheid’. In dit onderzoek wordt uit gegaan van zelfredzaamheid met - waar/indien nodig - hulp van anderen.

De deelvraag die in dit hoofdstuk centraal staat luidt: *“Wat zegt de literatuur over de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking?”* De rode draad is: cruciale factoren voor het vergroten van zelfredzaamheid zijn participatie in de samenleving en het bevorderen van zelfregie. Uit de literatuur is gebleken dat er bij jongeren met een verstandelijke beperking sprake is van een beperkte zelfredzaamheid. Er wordt van de persoon zelf steeds meer eigen regie verwacht en de rol van de hulp- of dienstverlener is meer coachend geworden. Uit onderzoek blijkt dat deze ontwikkeling - naar een regiefunctie - juist moeilijk is voor jongeren met een verstandelijke beperking. Hieruit wordt geconcludeerd dat er in de huidige samenleving veel drempels zijn voor de participatie van mensen met een verstandelijke beperking. Voorwaarde voor participatie in de samenleving is het kunnen stellen van een hulpvraag. Dit vormt een brug naar zelfredzaamheid. In de praktijk blijkt dat dit voor deze jongeren vaak zelfstandig mogelijk is. Passende ondersteuning is hierin van belang, zij hebben hier anderen bij nodig.

BlueAssist is een hulpmiddel dat hierop inspeelt door het vergroten van zelfredzaamheid met de inzet van de medeburger. In hoofdstuk vijf van dit onderzoek wordt er gekeken naar het effect van BlueAssist voor de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking.

Dit hoofdstuk heeft een breed beeld geschetst van de zelfredzaamheid van de doelgroep. Na dit hoofdstuk zal het onderzoek zich meer toespitsen op zelfredzaamheid gericht op mobiliteit. In het volgende hoofdstuk wordt er gekeken naar de rol van zelfredzaamheid binnen het onderwijsprogramma van het vso.

Hoofdstuk 3. Zelfredzaamheid binnen het vso

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt deelvraag twee uitgewerkt. Deze luidt: *‘Hoe komt zelfredzaamheid gericht op mobiliteit aan de orde binnen het onderwijsprogramma van de vso-scholen die zijn aangesloten bij De Onderwijsspecialisten?’*

De indeling van het hoofdstuk is als volgt. Paragraaf één omschrijft het ontstaan van en de veranderingen binnen het speciaal onderwijs. De tweede paragraaf brengt het voortgezet speciaal onderwijs in beeld met de actuele ontwikkelingen hierbinnen. In paragraaf drie komen het lesprogramma en de leerlijnen aan bod en wordt duidelijk wat de rol van zelfredzaamheid binnen het lesprogramma is. Paragraaf vier is een weergave van de interviews met experts van De Onderwijsspecialisten over het thema zelfredzaamheid binnen het onderwijs van De Onderwijsspecialisten. Tot slot volgt de conclusie in paragraaf vijf. Deze paragraaf zal antwoord geven op deelvraag twee.

Introductie De Onderwijsspecialisten

Vso De Toekomst is aangesloten bij het netwerk van De Onderwijsspecialisten. Deze organisatie bestaat in haar huidige vorm sinds 2006 en telt dertien scholen voor (voorgezet) speciaal onderwijs. Deze scholen zijn verdeeld over vier regio's. De Onderwijsspecialisten wordt bestuurd vanuit een tweehoofdige Raad van Bestuur met een Raad van Toezicht. De missie van De Onderwijsspecialisten is om een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van de leerlingen. Hiernaast zet De Onderwijsspecialisten zich in om de leerlingen een volwaardige plaats in de samenleving te geven. Door geïntegreerde kennis over onderwijs, zorg en gedrag willen zij aansluiten op de ondersteuningsbehoeften van de leerlingen.

3.2 Ontstaan en beloop van de veranderingen binnen het speciaal onderwijs

In deze paragraaf worden het ontstaan en de veranderingen binnen het speciaal onderwijs beschreven. Het geeft een historisch kader, wat zicht geeft op de veranderingen binnen het speciaal onderwijs. Daarnaast wordt duidelijk hoe de veranderde visie op het thema zelfredzaamheid doorwerkt in het voortgezet speciaal onderwijs.

Het ontstaan van het speciaal onderwijs

In het Nederlandse onderwijsstelsel is al tientallen jaren sprake van speciaal onderwijs. Dit betekent dat kinderen met een speciale leerbehoefte vaak op een aparte school worden geplaatst.

Rond 1950 ontstond het zogeheten buitengewoon onderwijs voor kinderen met een beperking tot ontwikkeling, als reactie op het ontlasten van reguliere onderwijs (Doornbos & Stevens, 1987). Daarna kwamen er in de jaren '60 in Nederland steeds meer scholen voor leerlingen met min of meer dezelfde beperking. Deze scholen ontstonden als antwoord op de vraag om betere zorg en onderwijs voor deze leerlingen (Bolsenbroek, Van Houten & Nossin, 2006).

In de jaren '80 ontstond er discussie over deze vormen van apart onderwijs. Dit had te maken met de oplopende kosten en kritiek op de achtergestelde status van mensen met een beperking. Er ontstond een veranderde visie op de samenleving waarin het omgaan met diversiteit steeds meer centraal is komen te staan (Schuurman & Van der Zwan, 2009).

Naar aanleiding van de deze ontwikkelingen ontstond er in de jaren '90 het 'Weer samen Naar School-Beleid' (WSNS-beleid). Dit beleid heeft als doel kinderen met leer- en gedragsproblemen zoveel mogelijk deel te laten nemen aan het reguliere basisonderwijs, met de ondersteuning die zij nodig hebben. Dat kinderen met een beperking zoveel mogelijk regulier mee doen is kenmerkend voor het burgerschapsparadigma.

In 1994 heeft Nederland net als alle andere landen die lid zijn van UNESCO de Salamanca-verklaring ondertekend. Het doel hiervan is het verbeteren van het onderwijs, zodat kinderen ongeacht hun beperking toegang hebben dezelfde school. Ook in het VN-verdrag voor rechten van mensen met een beperking is het recht op inclusief onderwijs voor mensen met beperking beperking opgenomen. Zij mogen niet worden uitgesloten van 'regulier' onderwijs. Hierin is een duidelijke beweging van het burgerschapsparadigma zichtbaar, waarbij het mee doen in de 'normale' samenleving centraal staat. Hierbij ligt de nadruk op zelfredzaamheid in in de maatschappij, ongeacht het hebben van een beperking.

In navolging hierop is in 2010 de Wet Op Passend Onderwijs in werking getreden. Deze wet zorgt ervoor dat kinderen met een beperking in hun eigen buurt onderwijs kunnen volgen. Daarbij ligt de nadruk minder op de handicap of belemmering van het kind, maar meer op de mogelijkheden.

Tussenconclusie

Het speciaal onderwijs raakte door de jaren heen steeds meer gedifferentieerd, waardoor er speciale scholen ontstonden voor leerlingen met diverse beperkingen. In de loop der jaren raakten de speciale scholen in opspraak en kwam er een beweging om leerlingen met en zonder beperking weer zo veel mogelijk op te nemen in het reguliere basisonderwijs. Tegenwoordig is de Wet Op Passend Onderwijs van kracht, met het uitgangspunt dat kinderen met een beperking in hun eigen buurt onderwijs kunnen volgen. De Salamanca-verklaring en het VN-verdrag onderstrepen dit recht. In deze ontwikkelingen wordt zichtbaar dat de huidige manier van kijken gericht is op participatie van leerlingen in de reguliere samenleving.

3.3 Structuur en actuele ontwikkelingen van het voortgezet speciaal onderwijs

In deze paragraaf worden de structuur en de actuele ontwikkelingen van het voortgezet speciaal onderwijs beschreven. Deze beschrijvingen geven achtergrondinformatie over de context waarbinnen er gewerkt wordt aan zelfredzaamheid binnen het vso. Ook wordt de participatie van de doelgroep in de samenleving in beeld gebracht. Aan het einde van de paragraaf wordt stilgestaan bij inclusief onderwijs.

Structuur van het speciaal onderwijs

Het vso is opgedeeld in vier clusters, waarin leerlingen worden ingedeeld aan de hand van hun beperking of stoornis. Het betreft blinden en slechtzienden (cluster 1), doven en slechthorenden (cluster 2), verstandelijke en/of lichamelijke beperkingen en langdurig zieken (cluster 3) en kinderen met ernstige gedragsproblemen en stoornissen (cluster 4).

Deze groepen worden ook wel aangeduid als 'zeer moeilijk lerend' (ZML), 'lichamelijk gehandicapt' (LG), 'meervoudig gehandicapt' (MG) en 'langdurig zieke kinderen' (LZK).

Het onderwijs en de onderwijsondersteuning van De Toekomst vallen onder cluster 3. Daarom ligt in dit onderzoek de focus op leerlingen binnen cluster drie.

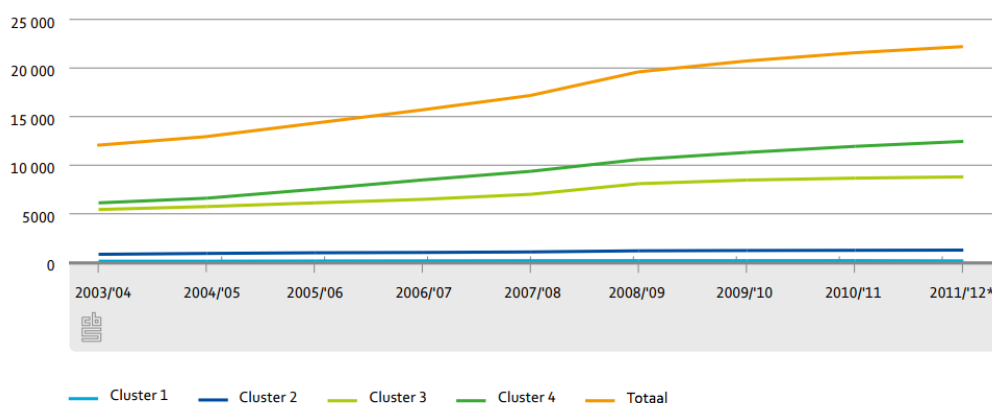
Groei van het voortgezet speciaal onderwijs

Om een beeld te krijgen van de context van het vso in Nederland worden actuele ontwikkelingen kort uiteengezet.

Het aantal leerlingen in het vso is de afgelopen jaren erg toegenomen. Volgens het CBS telde het aantal leerlingen in 1998/1999 nog 13.913 en in 2013/2014 bedroeg het aantal leerlingen 39.408 (2016). Opvallend is dat deze stijging veel groter is dan de stijging van het aantal leerlingen in het speciaal basisonderwijs. Volgens Besseling et al. wordt deze sterke toename toegeschreven aan betere diagnostische kennis en veranderde maatschappelijke opvattingen, waardoor gedragsproblemen sneller en vaker worden onderkend en vaker wordt doorverwezen naar een speciale school (2007). Dit is in tegenstelling met het ideaal van het burgerschapsparadigma, omdat er juist sprake is van meer segregatie. Veruit de meeste leerlingen vallen onder cluster drie (14.753) en cluster vier (21.789) (CBS, 2014). Binnen deze clusters is ook de grootste stijging te zien in het aantal leerlingen. Dit is zichtbaar tabel 3.1.

Tabel 3.1

Aantal leerlingen in het vso naar cluster, 15 jaar en ouder; 2003/'04-2011/'12



Overgenomen van "Uit het voortgezet speciaal onderwijs, en wat dan?", door Bloem, M. & Roos, M. de, (2014), p 4, <https://www.cbs.nl>.

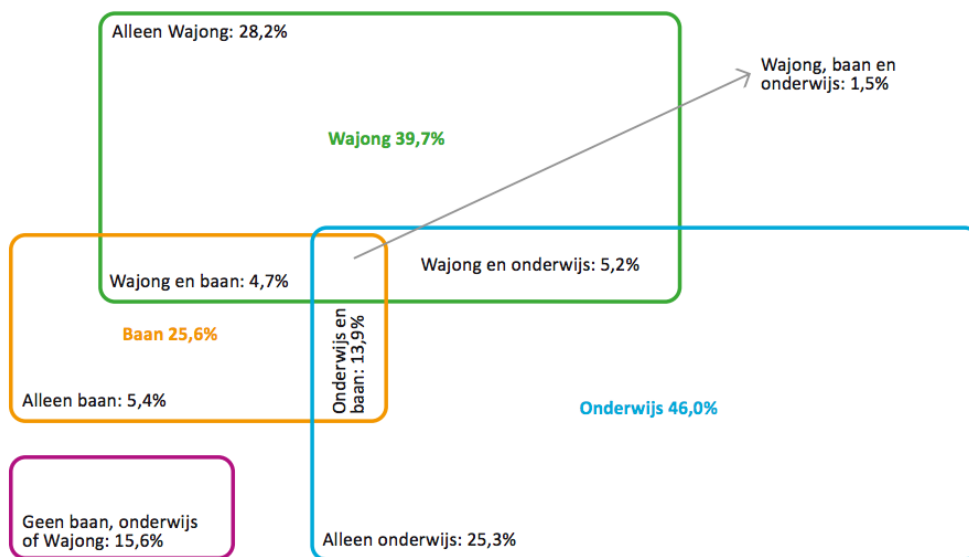
Uitstroom mogelijkheden

De Onderwijsspecialisten streven ernaar dat elke leerling na het vso een goede plek krijgt in de samenleving. Dit kan een vervolgstudie zijn, een betaalde of onbetaalde baan of een plek binnen de dagbesteding.

In het CBS-rapport *“Uit het voortgezet speciaal onderwijs, en wat dan?”* wordt onderzoek gedaan naar de uitstroom richting van leerlingen in het vso (2014). Dit onderzoek toont aan dat in 2010/2011 46% van de leerlingen doorstroomt naar vervolgonderwijs, 25,6% naar werk, 15,6% volgt geen onderwijs, heeft geen werk of krijgt geen Wajong-uitkering.

Figuur 3.1

Vso-verlaters uit het schooljaar 2010/'11 in onderwijs, uitkering en baan.



vergenomen van *“Uit het voortgezet speciaal onderwijs, en wat dan?”*, door Bloem, M. & Roos, M. de, (2014), p 8, <https://www.cbs.nl>.

De groei van het speciaal onderwijs is in tegenspraak met het burgerschapsparadigma. In een interview van het onderzoek *“Zorg beter begrepen”* komt dit naar voren: “Het onderwijs is steeds prestatiegerichter geworden. We leggen de lat steeds hoger. Dat betekent dat onderwijs uitval creëert. Er zijn veel landen die wenkbrauw fronsend naar Nederland kijken, omdat het een uitgebreid onderwijssysteem heeft. Wij kennen wel twintig typen onderwijs. Bedenk een stoornis en in Nederland is er onderwijs voor”. Dit is volgens Woittiez, Putman, Eggink & Ras niet bevorderlijk voor sociale inclusie. Zij zeggen dat het gros van de kinderen nog nooit iemand met een beperking heeft gezien. “Omdat alle kinderen met een beperking immers al uit het reguliere onderwijs zijn gefilterd.” (Woittiez et al. 2014). In andere landen is wordt vaker de stap naar inclusief onderwijs gemaakt, daar waar er in Nederland gekozen wordt voor speciaal onderwijs.

Gesegregeerd of inclusief onderwijs?

In het boek 'Werken aan een inclusieve samenleving' onderstrepen Bolsenbroek & van Houten het effect van inclusief onderwijs. Zij schrijven: "Wie is opgegroeid op een school waar hij op een gelijkwaardige manier heeft leren omgaan met andere mensen, ook al zijn zij nog zo verschillend, heeft meer kans bij te kunnen dragen aan de samenleving... Kinderen met beperkingen die inclusief onderwijs gevolgd hebben, blijken sociaal vaardiger te zijn dan zijn leeftijdsgenoten, kinderen met beperkingen hebben later meer kans op een gewone baan..." (2010, p 26.). Deze denkwijze sluit aan bij het burgerschapsparadigma, waarbij mensen met hun eigen mogelijkheden en beperkingen participeren in de samenleving.

Het debat tussen de voor- en tegenstanders van inclusie is nog volop bezig. Er is continue discussie over de wenselijkheid van gesegregeerd of juist inclusief onderwijs, volgens Vosters, Petrina & Heemskerk. Inclusief onderwijs betekent dat alle kinderen, ongeacht hun achtergrond, dezelfde school in hun eigen buurt bezoeken en daar samen opgroeien. Kinderen met een beperking worden dus niet langer uit een gewone schoolomgeving weggehaald en in een andere setting geplaatst (gesegregeerd). Eventuele extra ondersteuning voor deze leerlingen wordt ondergebracht in een reguliere schoolomgeving (2013). Dit is een gevolg van het burgerschapsparadigma, waarbij integratie en inclusie centraal staan, met de nadruk op volwaardig burgerschap. Dit schept voorwaarden voor zelfredzaamheid, omdat leerlingen mee kunnen doen in de samenleving. In het onderzoek van Franke naar de effecten van inclusief onderwijs, blijkt dat leerlingen met en zonder beperking beter presteren binnen inclusief onderwijs dan leerlingen binnen een gesegregeerde setting (2008).

Tussenconclusie

Leerlingen met een beperking nemen vaak deel aan gesegregeerd onderwijs en stromen daarna veelal uit naar speciale voorzieningen. Door de prestatiedruk is het regulier onderwijs vaak niet toegankelijk voor leerlingen met een beperking. De speciale scholen beschikken over de juiste kennis en expertise van de doelgroep. Dit zou kunnen verklaren waarom het gesegregeerde onderwijssysteem in Nederland in stand blijft en het inclusieve onderwijs moeilijk van de grond komt. Juist sociale inclusie is voor jongeren met een verstandelijke beperking van belang om zelfredzaamheid te bevorderen in de samenleving. Zelfredzaamheid die alleen wordt beoefend binnen een beschermde setting is geen zelfredzaamheid. Concluderend kan er gesteld worden dat er in het speciaal onderwijs een cultuur heerst die gebaseerd is op het ontwikkelingsparadigma, in plaats van het heersende burgerschapsmodel. Terwijl een belangrijk doel van het vso is om leerlingen zo veel mogelijk deel te maken van de maatschappij (burgerschapsparadigma).

3.4 Lesprogramma en zelfredzaamheid binnen het voortgezet speciaal onderwijs

Het Nationaal Expertisecentrum Leerplanontwikkeling (SLO) heeft in opdracht van de overheid kerndoelen ontwikkeld voor het onderwijs. Het centrum voor educatieve diensten (CED-groep), heeft eigen leerlijnen ontwikkeld op basis van de kerndoelen. Binnen het vso heeft elke leerling een individueel lesprogramma. Dit programma is opgesteld aan de hand van de leerlijnen van de CED-groep. De leerlijnen bewaken het ontwikkelingsproces van de leerling. Daarnaast zijn er leergebiedoverstijgende kerndoelen die voor elke leerling gelden. Aan de hand van het leer- en ontwikkelingsniveau van de leerling volgt er een uitstroomprofiel, gericht op de toekomst van de leerling. De uitstroomprofielen zullen eerst kort worden uiteengezet, gevolgd door de overstijgende kerndoelen en hierna de leerlijnen. Ook wordt na de uitwerking van de uitstroomprofielen, kerndoelen en leerlijnen gekeken naar de rol die zelfredzaamheid hierin heeft.

Uitstroomprofielen

Elke leerling krijgt een uitstroomprofiel toegewezen op basis van zijn of haar niveau en met oog op de toekomst. Deze uitstroomprofielen bevatten verschillende vakken gericht op de ontwikkeling van de leerling. De uitstroomprofielen binnen het vso zijn: vervolgonderwijs, arbeidsmarkt en (arbeidsmatige-) dagbesteding. Vervolgonderwijs is gericht op het behalen van een mavo-, havo- of vwo-diploma. Binnen het profiel arbeidsmarkt vallen leerlingen die niet in staat zijn vervolgonderwijs te volgen, maar wel loonvormende arbeid kunnen verrichten. Hieronder vallen arbeid in een regulier bedrijf met of zonder certificaten en arbeid in een sociale werkvoorziening. Ten slotte richt het profiel dagbesteding zich op uitstroom naar arbeidsmatige, taak- of activiteitsgerichte en belevingsgerichte dagbesteding.

Zelfredzaamheid binnen de uitstroomprofielen

Binnen de uitstroomprofielen wordt stilgestaan bij onder andere consumeren, budgetteren, mobiliteit, wonen, vrijetijdsbesteding en burgerschap. Bij de invulling van de rol als burger en als werknemer hebben veel vso-leerlingen in meer of mindere mate ondersteuning nodig. Het stellen van een adequate hulpvraag en het omgaan met ondersteuning en ondersteuners hoort ook bij de te ontwikkelen burgerschapscompetenties. Deze competenties zijn gericht op het vergroten van de zelfredzaamheid van de leerling. Ten slotte krijgt het inzetten van technologische hulpmiddelen om zelfredzaamheid te versterken steeds meer aandacht.

Leergebiedoverstijgende kerndoelen

De leergebiedoverstijgende kerndoelen gelden voor iedere leerling. De kerndoelen richten zich op het functioneren van jongeren in de contexten leren, werken, burgerschap, wonen en vrije tijd. Deze kerndoelen zijn breed opgesteld en daar kan gedurende de hele schoolperiode aan gewerkt worden. Hoe de kerndoelen vorm krijgen, verschilt per leerling en per uitstroomprofiel. De kerndoelen worden aangeboden op het niveau van de leerling. Zo ontstaan er vanuit deze kerndoelen individuele lesprogramma's op maat.

Er bestaan 11 leergebiedoverstijgende kerndoelen. Deze vallen onder de volgende vier thema's:

1. Leren leren.
2. Leren taken uitvoeren.
3. Leren functioneren in sociale situaties.
4. Ontwikkelen van een persoonlijk toekomstperspectief.

Voor het ontwikkelen van de zelfredzaamheid zijn er doelen op het gebied van persoonlijke verzorging, wonen, vrije tijd en mobiliteit. Voorbeelden van deze doelen zijn:

- het leren geloven in jezelf (empowerment);
- het leren opkomen voor jezelf;
- het leren omgaan met hulp van anderen;
- leren omgaan met (technologische) hulpmiddelen en aanpassingen voor de beperking die de zelfredzaamheid vergroten;
- het verder optimaliseren en geïntegreerd gebruiken van de zintuiglijke en motorische mogelijkheden;
- het ontwikkelen van de regiefunctie: d.w.z. leren zo zelfstandig mogelijk te functioneren en waar hulp van anderen nodig is, deze hulp zelf aan te sturen.

Zelfredzaamheid binnen de leergebiedoverstijgende kerndoelen

In het onderwijsprogramma wordt zichtbaar dat zelfredzaamheid voor iedere leerling van belang is, ongeacht zijn of haar niveau. Dit blijkt uit het leergebiedoverstijgende kerndoel *'Leren taken uitvoeren'* waarin staat: "Het doel is een zo groot mogelijke zelfstandigheid en eigen regie van de leerling."

Zelfredzaamheid gericht op mobiliteit komt aan bod in in de volgende kerndoelen:

Kerndoel 2: "De leerling leert zich te oriënteren op de ruimtelijke omgevingen waarin hij/zij zich bevindt, met aandacht voor basale verkeersregels".

Kerndoel 3: "De leerling leert een eigentijds beeld van de omgeving, Nederland en de wereld te gebruiken om zich te kunnen verplaatsen en te reizen. Subdoelen bestaan uit het leren herkennen en benoemen van routes, omgaan met de plattegrond en je begeven in het verkeer".

Kerndoel 5: "De leerling leert zich redzaam en weerbaar te gedragen bij de uitvoering van dagelijkse activiteiten." Op de website van de CED-groep (<http://www.leerlijnen.cedgroep.nl>) zijn de volledige leerlijnen te vinden.

Leerlijnen

Elk uitstroomprofiel bestaat uit verschillende leerlijnen die aansluiten bij het uitstroomprofiel. Leerlijnen functioneren als het ware als schoolvakken. Een leerlijn monitort hierbij het leerrendement van de leerling. Voorbeelden van leerlijnen zijn: *'Mens en maatschappij'*, *'Engels'* en *'Bewegen'* en *'Sport'*.

Aan elke leerlijn zijn kerndoelen gekoppeld. Zo bestaat de leerlijn *'Mens en maatschappij'* uit verschillende kerndoelen, zoals kerndoel één voor uitstroomprofiel dagbesteding: "De leerling leert wat hij/zij voor een bepaald bedrag kan kopen op basis van eigen voorkeuren." Binnen dit eerste kerndoel zijn verschillende niveaus. Van het begrijpen dat je moet betalen als je iets koopt tot aan het inschatten hoe lang je moet sparen voordat je kunt kopen wat je graag wilt hebben.

Het lesprogramma wordt zo ingericht dat leerlingen kansen krijgen om zich te ontwikkelen binnen deze leerlijnen. Door middel van een periodieke voortgangstest wordt de ontwikkeling gemeten.

Zelfredzaamheid gericht op mobiliteit binnen de leerlijnen

Het thema zelfredzaamheid is ondergebracht bij de leerlijn *'Mens en maatschappij'*. De focus op mobiliteit en reizen met het openbaar vervoer komt vooral aan bod binnen deze leerlijn, het verkeer en reizen staan hier centraal. Daarnaast is er de leerlijn *'Ruimtelijke oriëntatie en mobiliteit'*. Deze leerlijn is voor leerlingen met een meervoudige handicap. Het kerndoel hiervan is: de leerling leert zich in de ruimte (binnen en buiten) oriënteren en verplaatsen.

Tussenconclusie

Het onderwijs van De Onderwijsspecialisten is ondergebracht in leerlijnen, leergebiedoverstijgende leerdoelen en uitstroomprofielen. Door middel van het uitstroomprofiel wordt bepaald of de leerling wordt opgeleid voor dagbesteding, arbeid of vervolgonderwijs. Dit gaat gepaard met een mate van zelfredzaamheid die nodig is om aan het uitstroomprofiel te voldoen. Leren om zelfredzaam te worden is verweven met het algemene onderwijs. Zo komt het aan de orde binnen de leerlijn *'Mens en maatschappij'* en binnen het kerndoel *'Leren taken uitvoeren'*. Uiteindelijk biedt het onderwijsprogramma genoeg prikkels om te oefenen met zelfredzaamheid en mobiliteit.

3.5 In gesprek over zelfredzaamheid met docenten en experts van De Onderwijsspecialisten

In deze paragraaf wordt duidelijk op welke manier het thema zelfredzaamheid binnen het onderwijs van De Onderwijsspecialisten vorm krijgt vanuit het beleid en in de praktijk. In gesprek met vier professionals uit het werkveld is er gekeken naar de rol van zelfredzaamheid binnen het onderwijs van De Onderwijsspecialisten. Er is gebruik gemaakt van expertinterviews en member-checking (Baarda et al. 2009). Om het beeld zo compleet mogelijk te maken, is er gebruik gemaakt van experts in verschillende functies, zoals: een beleidsmedewerker, een intern begeleider, een coördinator en een leerkracht. De interviews zijn te vinden in het bronnenboek.

3.5.1 Zelfredzaamheid door beleidsmedewerkers van De Onderwijsspecialisten

Expertinterview met deskundigen van De Onderwijsspecialisten

Marjan Persoon, beleidsmedewerker De Onderwijsspecialisten

Anja van den Berg, leerlijncoördinator De Onderwijsspecialisten

12-05-2016

Zelfredzaamheid en het lesprogramma

Volgens Persoon en Van den Berg zijn de vaardigheden die leerlingen aangeleerd krijgen binnen de praktijkvakken van groot belang voor de ontwikkeling van zelfredzaamheid. Daarnaast zijn de leerlijnen 'Leren leren' en 'Voorbereiding op werk en dagbesteding' essentiële leerlijnen. De reden hiervoor is dat deze leerlijnen leergebiedoverstijgend zijn en zich richten op de sociaal emotionele ontwikkeling van de leerling. Zelfredzaamheid kan namelijk niet alleen binnen de schoolmuren aangeleerd worden, het moet getraind worden in de praktijk. Persoon en Van den Berg stellen dat het helaas in de praktijk vaak niet haalbaar blijkt te zijn om te oefenen met zelfredzaamheid buiten de school, vanwege de intensieve begeleiding die dit vraagt. Ook moeten ouders hiervoor toestemming geven en niet alle ouders doen dit.

Voorbeelden van vaardigheden gericht op zelfredzaamheid zijn: het trainen van reizen met de bus of de trein of het gebruiken van een pinpas. "Deze vaardigheden kunnen wij alleen in theorie aanbieden, maar niet de transfer maken met het oefenen in de praktijk is te kostbaar, omdat dit vraagt om één-op-één begeleiding. In de praktijk zie je het je oefenen van vaardigheden rondom zelfredzaamheid terug bij het boodschappen doen voor de kookles en de praktijkstages. Voorwaarde is dat ouders hun kind wel toestemming moeten geven om geoorloofd het terrein te verlaten."

De stages en toekomstige werkplek worden voorbereid door middel van het vak 'Voorbereiding op Dagbesteding & Arbeid'. Daarnaast zijn er veel andere leerlijnen en competenties die dit ondersteunen. De leerlijnen en competenties zijn gericht op dagbesteding, arbeid en vervolgonderwijs. Stage is een vorm van voorbereiding naar toekomstig werk. Zelfredzaamheid is een voorwaarde om tot werken te komen. Voorbeelden van vaardigheden ter voorbereiding op dagbesteding en arbeid zijn: klokkijken om op tijd op je werk te zijn; lezen om te weten hoe laat de bus of trein vertrekt en hoe laat je dan aankomt op plaats van bestemming.

Loslaten

Van den Berg en Persoon geven beiden aan dat het een uitdaging is binnen het voortgezet speciaal onderwijs om de leerlingen fouten te durven laten maken. De leerlingen leren juist door ervaringen op te doen en daarbij zijn fouten een essentieel onderdeel van het leer- en ontwikkelproces.

Mobiliteit

Over het oefenen van deelname aan het verkeer zegt Van den Berg: “Dat is eigenlijk ook zoiets, als je dat wilt oefenen, dan moet je dat eigenlijk buiten de school doen, maar daar hebben we het personeel niet voor. Klassenassistenten spelen hier wel een rol in, maar op de effectiviteit hiervan heb ik geen zicht. Er wordt in groepen geoefend, maar de valkuil hierbij is dat een leerling de beurt krijgt en de rest volgt, waardoor het leerrendement laag blijft. Er worden verkeerslessen gegeven, maar er zijn geen goede methoden voor de doelgroep. Daarom worden er vaak reguliere methoden gebruikt die aangepast worden voor de doelgroep.”

Persoon zegt: “Het feit dat deze leerlingen een beperking hebben en vaak verder weg naar school gaan en met busjes vervoerd worden, maakt dat zelfstandig reizen vaak niet noodzakelijk is. Daarnaast zijn er ouders die hun kind willen beschermen uit angst. De school is voor de theorie verantwoordelijk, maar er ligt ook een rol voor de ouders wanneer het gaat over het aanleren van zelfstandigheid in het verkeer en reizen”. Van den Berg: “De laatste jaren zien wij steeds meer leerlingen met de fiets naar school komen, omdat ze geen reiskostenvergoeding meer krijgen voor het leerlingenvervoer. Er wordt ook meer gestreefd naar zoveel mogelijk zelfstandig reizen naar de stageplaats, ook omdat gemeenten niet meer vergoeden.”

3.5.2 Zelfredzaamheid op vso De Toekomst

Expertinterview Jaap Van de Laar

Bovenbouwdocent, De Toekomst

18-05-2016

Van de Laar onderschrijft de veranderde visie op participatie. Hij vertelt dat er vroeger vooral een zorgklimaat op De Toekomst heerste en dat het nu meer gericht is op meedoen in de maatschappij. Van de Laar: “Deze jongeren moeten in aanraking met de buitenwereld komen. En tegelijkertijd is daar die paradox, want de buitenwereld is ook niet altijd te begrijpen voor de jongeren. Dan heb ik soms de neiging om ze daarvoor af te sluiten, want ze worden ook geconfronteerd met allerlei snelheden van digitale omgevingen en dergelijke. Maar je kan ze er niet van afschermen dus je moet ze leren ermee om te gaan.”

Van de Laar vertelt dat zelfredzaamheid wordt gekoppeld aan buitenschoolse activiteiten, zoals boodschappen doen voor de kookles en dierv verzorging. Binnen het lesprogramma zijn diverse lessen gericht op zelfredzaamheid en burgerschap, zoals de verkeersles.

Lessen toegespitst op deze doelgroep zijn moeilijk te krijgen, daarom heeft Van de Laar in samenwerking met collega Paul Abma zelf trainingen ontwikkeld. Dit zijn de zogenoemde trainingen sociale vaardigheden en werknemersvaardigheden. Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van materiaal van internet.

Mobiliteit

Van de Laar geeft aan dat mobiliteit zijn wens is, “Omdat wij geloven dat als je sociaal vaardig wilt zijn, reizen daarbinnen een belangrijk onderdeel vormt. Want wanneer een leerling niet kan reizen is hij/zij meer geïsoleerd. Een werkgever verwacht van de werknemer dat hij/zij zelfstandig naar het werk kan komen. Daarnaast is het begeleidende vervoer dat zo vanzelfsprekend was, in de toekomst bijna onmogelijk te realiseren”.

Van de Laar ziet het trainen van zelfstandig reizen als een gedeelde verantwoordelijkheid van ouders en school. Bij ouders stuiten scholen nogal eens op allerlei weerstanden, omdat zij het kind willen beschermen of bang zijn. Volgens hem kan het helpen om ouders bij aanmelding direct te informeren over dit doel, zodat de kans groter is dat zij meewerken.

Mobiliteit wordt op school getraind door buiten te oefenen. Van de Laar: “Ze lopen in feite onder begeleiding naar de stad toe om boodschappen te doen. Dat wordt langzamerhand, in de loop der jaren, uitgebreid naar zelfstandigheid (indien mogelijk). En dat kunnen we dan uitbreiden met de fiets.” Van de Laar geeft echter aan dat het openbaar vervoer een lange tijd een missende schakel was in het oefenen met mobiliteit. “De missende schakel hierin was het openbaar vervoer. Dat leerlingen zich op een gegeven moment in de laatste schooljaren kunnen verplaatsen naar andere steden is natuurlijk hartstikke mooi”.

Expertinterview Cindy Berends

Intern begeleider De Toekomst

E-mail ontvangen: 07-04-2016

Rol van zelfredzaamheid binnen het lesprogramma en leerlijnen

Volgens Berends zijn zelfredzaamheid, sociale vaardigheden en het ‘leren leren’ belangrijke meetpunten voor het vaststellen van de uitstroomroute van de leerlingen. Het maakt of de leerling kan uitstromen naar arbeid of dagbesteding.

De ontwikkeling van burgerschapsvaardigheden is hierbij erg belangrijk. Dit is uiteindelijk doorslaggevend voor het behalen van de uitstroomrichting. Er wordt gebruik gemaakt van de volgende methoden: Sociale vaardigheden-training (SoVa), WerknemersVaardigheden, 8 AKA-competenties (WeVa), Sociale- en werknemersvaardigheden-training en Mijn werk geschreven. Door middel van de methoden en het uitspelen van rollenspellen wordt de koppeling gelegd naar praktijksituaties. Daarnaast is de stage een plek waar leerlingen oefenen met de theorie uit de lessen.

Eigen regie, autonomie en hulp vragen

Dat is een constant proces van begeleiden. Als mentor haal je eruit wat erin zit. De eigen verantwoordelijkheid is wisselend. Hoe hoger het intelligentieniveau, hoe meer autonoom de leerlingen kunnen worden. Sommige leerlingen zullen altijd begeleiders nodig hebben omdat ze zichzelf niet goed kunnen uitdrukken.

Versterken van zelfredzaamheid

Berends zegt het volgende over het versterken van zelfredzaamheid: “BlueAssist is daar een mooi voorbeeld van. Dit soort hulpmiddelen kunnen de leerlingen goed gebruiken”.

Tussenconclusie

Uit het gesprek met beleidsmedewerker Persoon en leerlijncoördinator van den Berg blijkt dat zelfredzaamheid buiten de schoolmuren lastig te bewerkstelligen is. Geld, gebrek aan leerkrachten en medewerking van ouders staan de ontwikkeling van zelfredzaamheid in de weg. Theorie wordt volgens hen vaak wel aangeboden, maar de koppeling naar de praktijk blijkt niet altijd haalbaar. Bovenbouwdocent Van de Laar denk hier anders over en geeft juist aan dat hij er in zijn klas alles aan doet om de koppeling naar de praktijk te maken. Bijvoorbeeld bij het boodschappen doen en praktijkstages kunnen de leerlingen getraind worden in zelfredzaamheid. Van de Laar geeft aan dat zelfredzaamheid binnen het onderwijs van de Toekomst een steeds belangrijkere rol speelt. Leerlingen moeten leren omgaan met de buitenwereld. Hij stuit hierbij op weerstand van ouders. Een oplossing kan zijn om ouders al bij de aanmelding van hun kind op de hoogte te stellen van het oefenen met zelfredzaamheid.

Volgens Berends speelt zelfredzaamheid een cruciale rol bij het bepalen van de uitstroomroute van de leerlingen. Een hoger intelligentieniveau gaat vaak gepaard met grotere zelfredzaamheid en autonomie. Het aanleren van burgerschapsvaardigheden vormt een belangrijk onderdeel van het onderwijs en speelt in op het versterken van de zelfredzaamheid.

Over mobiliteit zegt Van de Laar dat hij het mooi vindt dat er initiatieven ontstaan om leerlingen te motiveren om te oefenen met reizen. Dit was volgens hem een missende schakel in het onderwijsprogramma. Persoon en Van den Berg zien ook dat de huidige ontwikkelingen op het gebied van vervoer ervoor zorgen dat er meer leerlingen op de fiets naar school komen. Dit draagt bij aan de bevordering van zelfredzaamheid.

3.6 Conclusie

Het speciaal onderwijs is in de loop der jaren heen steeds meer gedifferentieerd, waardoor er in Nederland veel verschillende soorten scholen zijn. Leerlingen met een beperking nemen vaak deel aan speciaal onderwijs en stromen daarna veelal uit naar speciale voorzieningen.

De huidige Wet Op Passend Onderwijs, heeft als uitgangspunt dat kinderen met een beperking in hun eigen buurt (waar mogelijk) regulier onderwijs kunnen volgen. Toch gebeurt dit in de praktijk niet vaak. Dit komt doordat het speciaal onderwijs de kennis en expertise heeft van de doelgroep. Juist het meedoen in de maatschappij, -sociale inclusie genoemd-, is voor leerlingen met een verstandelijke beperking van belang om hun zelfredzaamheid in de samenleving te bevorderen. Concluderend kan er gesteld worden dat in het speciaal onderwijs een cultuur heerst die gebaseerd is op het ontwikkelingsparadigma, in plaats van het burgerschapsmodel. Terwijl een belangrijk doel van het vso is om leerlingen zo veel mogelijk deel te maken van de maatschappij.

In antwoord op de deelvraag *“Hoe komt zelfredzaamheid gericht op mobiliteit aan de orde binnen het onderwijsprogramma van de vso-scholen die zijn aangesloten bij De Onderwijsspecialisten?”* kan geconcludeerd worden dat zelfredzaamheid een belangrijke plaats blijkt te vervullen binnen de lesmethoden van De Onderwijsspecialisten. Dit is vooral zichtbaar in het aanleren van een praktische vaardigheden. De uitstroomprofielen, leergebiedoverstijgende kerndoelen en leerlijnen vormen de kapstok van het onderwijs. Uit de interviews met medewerkers komt naar voren dat er binnen het onderwijs van De Onderwijsspecialisten in theorie en praktijk aan zelfredzaamheid gewerkt wordt. De praktijkvakken en stages spelen de belangrijkste rol in het ontwikkelen en oefenen met zelfredzaamheid. Er zijn echter belemmeringen om goed te kunnen oefenen buiten de muren van het schoolgebouw. Zo is de begeleiding bij het reizen te duur en dienen ouders toestemming te geven voor deze activiteiten. De wens vanuit de leerkracht is het oefenen met mobiliteit op te nemen in het onderwijs. Meer aandacht geven aan de koppeling tussen theorie en praktijk, biedt mogelijkheden om zelfredzaamheid en mobiliteit binnen het onderwijs van De Onderwijsspecialisten te vergroten. Juist omdat bekend is dat leerlingen met een verstandelijke beperking leren door praktijkervaring.

Nu helder is geworden hoe binnen het onderwijs gewerkt wordt aan zelfredzaamheid gericht op mobiliteit, zal er onderzocht worden hoe het gesteld is met de mobiliteit van de leerlingen. Dit komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

Hoofdstuk 4. Mobiliteit meten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de derde deelvraag. Deze deelvraag luidt als volgt: *“Wat is de startpositie van leerlingen van De Toekomst op het gebied van mobiliteit en wat is hierin veranderd na afloop van het oefentraject?”*

Om de waarde van het gebruik van BlueAssist voor de gebruikers te onderzoeken is een 0- en een 1-meting opgesteld. Door de gegevens van deze metingen met elkaar te vergelijken kan de ontwikkeling van de leerlingen in kaart worden gebracht. Deze manier van meten wordt monitoring genoemd. Beide metingen zullen bestaan uit dezelfde vragen en worden afgenomen onder dezelfde omstandigheden (Verhoeven, 2014). Voor de 0-meting is er, in overleg met de leerkracht, een selectie gemaakt van zes leerlingen. De leerkracht heeft gekeken of het hulpmiddel geschikt is voor de leerlingen. Er is voor dit aantal leerlingen gekozen omdat dit het afnemen van de metingen haalbaar maakt voor de onderzoekers. De geselecteerde leerlingen vallen in de leeftijdscategorie 17-19 jaar.

4.2 Verantwoording meting

De meting is opgesteld door de projectgroep BlueAssist en is het resultaat van een werksessie met BlueAssist België waarin stakeholders en effecten zijn gedefinieerd. De meting is opgesteld aan de hand van de tien indicatoren van de kwaliteit van leven van Shalock (Shalock&Verdugo, 2002).

Na overleg zijn er een aantal vragen verwijderd die voor de doelgroep niet van toepassing zijn. In eerste instantie zouden er ook vragen aan de ouders/verzorgers worden gesteld, dit bleek in de praktijk echter niet haalbaar te zijn. Daarom is ervoor gekozen om deze vragen aan de betrokken leerkrachten te stellen. Deze aanvulling van de leerkrachten is van belang, omdat de leerlingen door hun verstandelijke beperking vaak moeite hebben met het maken van inschattingen. Op deze manier wordt het beeld zo compleet mogelijk gemaakt en wordt de betrouwbaarheid van de resultaten vergroot. De metingen zijn geanalyseerd door Geert-Jan Baan, lid van projectteam BlueAssist. Uit de analyses zijn vervolgens conclusies getrokken.

De dimensies en indicatoren van de kwaliteit van leven

Emotioneel welbevinden met als indicatoren:

1. Veiligheid;
2. Vrij zijn van stress;
3. Zelfbeeld.

Materieel welbevinden met als indicator:

4. Financiële zekerheid.

Persoonlijke ontplooiing met als indicatoren:

5. Vaardigheden;
6. Vooruitgang.

Lichamelijk welbevinden met als indicatoren:

7. Mobiliteit.

Zelfbepaling met als indicatoren:

8. Autonomie.

Sociale inclusie (erbij horen) met als indicatoren:

9. Ondersteuning/support;
10. Integratie en participatie in de samenleving.

4.3 Analyse van de resultaten

Op basis van de zes afgenomen metingen kunnen een aantal zaken worden vastgesteld met betrekking tot bovenstaande dimensies en indicatoren. De resultaten zijn niet geheel representatief vanwege het lage aantal respondenten. Daarnaast vonden de leerlingen het, om verschillende redenen, moeilijk een antwoord te geven op de gestelde vragen. Het type vervoer naar school en/of stageadres varieert tussen begeleid vervoer (twee leerlingen) en zelfstandig fietsen (vier leerlingen). Eén leerling geeft aan zelfstandig de bus te kunnen nemen. Alle leerlingen geven aan dat het hun ambitie is om zelfstandig te willen leren reizen met het openbaar vervoer.

Naar aanleiding van de analyse van de resultaten betreffende de dimensies van kwaliteit van leven worden de volgende conclusies getrokken.

Emotioneel welbevinden

De leerlingen geven zowel in de 0- als in de 1-meting aan dat ze qua veiligheid, stressniveau en zelfbeeld meestal zelfstandig buiten op pad kunnen gaan. Echter wordt ook in enkele gevallen aangegeven dat er soms sprake is van een onveilig gevoel en/of stress. Eén leerling denkt dat ze soms niet buiten alleen op pad kan gaan. In de 1-meting blijkt dat bij deze leerling haar zelfvertrouwen is toegenomen. Ze vindt dat ze met behulp van BlueAssist meestal wel alleen buiten op pad kan/durft te gaan. Een andere leerling geeft in de 1-meting aan dat ze juist meer stress ervaart als ze zelf, met behulp van BlueAssist, op pad gaat. Dit kan te maken hebben met het feit dat het stellen van een hulpvraag nieuw is, maar ook met de uitdagingen die gepaard gaan met het oefentraject.

Materieel welbevinden

Alle leerlingen geven aan dat zelfstandig reizen met het openbaar vervoer meer geld kost dan hun huidige vervoer. Niet alle leerlingen kunnen beoordelen of reizen met het openbaar vervoer meer tijd kost dan de huidige manier van reizen.

Persoonlijke ontplooiing

Vijf van de zes leerlingen geven aan dat ze met behulp van BlueAssist meer dingen zullen leren wanneer zij zelfstandig op pad te gaan. De andere leerling geeft aan evenveel te leren met of zonder gebruik van BlueAssist.

Lichamelijk welbevinden

Onder deze dimensie is de indicator mobiliteit geplaatst. Er wordt gevraagd in welke mate de leerlingen vinden dat ze zelf zonder begeleiding op pad gaan. Zij geven aan dat zij in de meeste gevallen zelfstandig op pad kunnen gaan. Met 'op pad gaan' wordt niet alleen reizen met het openbaar vervoer bedoeld, maar ook zelfstandig naar buiten gaan. Er is geen duidelijke aanwijzing te vinden die erop wijst dat er een verschil is in de situatie zonder BlueAssist (0-meting) en met BlueAssist (1-meting).

Zelfbepaling

De mate van autonomie tijdens het zelfstandig reizen varieert in de 0-meting van meestal (3 keer) tot soms (2 keer) tot bijna nooit (1 keer). In de 1-meting is hierover in de resultaten geen trend te ontdekken. In bijna alle gevallen wordt er door de leerlingen geen verandering aangegeven. Bij één leerling verminderd de autonomie en bij één leerling wordt er meer autonomie ervaren.

Sociale inclusie (erbij horen)

Onder deze dimensie zijn twee indicatoren bevraagd. Enerzijds of er om hulp gevraagd wordt en anderzijds of de leerlingen het gevoel hebben er meer/minder 'bij te horen'. Er is geen trend te ontdekken in het meer of minder om hulp vragen met of zonder BlueAssist. Wel geeft een meerderheid van de leerlingen aan dat BlueAssist hen helpt het gevoel te hebben er meer 'bij' te horen.

4.4 Conclusie

Het is moeilijk aan de hand van de metingen een duidelijk antwoord te formuleren op de deelvraag. Dit heeft te maken met de moeite die de leerlingen hadden met het beantwoorden van de vragen. Gezien het feit dat veel vergelijkingen geen trend laten zien, wordt er meer waarde gehecht aan de conclusies uit de interviews.

In antwoord op deelvraag 3: *“Wat is de startpositie van leerlingen van De Toekomst op het gebied van mobiliteit en wat is hierin veranderd na afloop van het oefentraject?”* Kan er wel gesteld worden dat alle leerlingen later zelfstandig willen leren reizen met het openbaar vervoer. De leerlingen geven aan dat zij goed in staat zijn om zelfstandig op pad te kunnen gaan. Zij gebruiken hiervoor vooral de fiets. Ook blijkt dat bijna alle leerlingen meer dingen zullen leren wanneer zij zelfstandig, met behulp van BlueAssist op pad gaan.

Hoofdstuk 5. Gebruikerservaringen BlueAssist

Hoofdstuk 5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt er antwoord gegeven op deelvraag vier, die luidt: *“Wat zijn na twee maanden de gebruikerservaringen van de leerlingen van vso De Toekomst met het hulpmiddel BlueAssist?”*

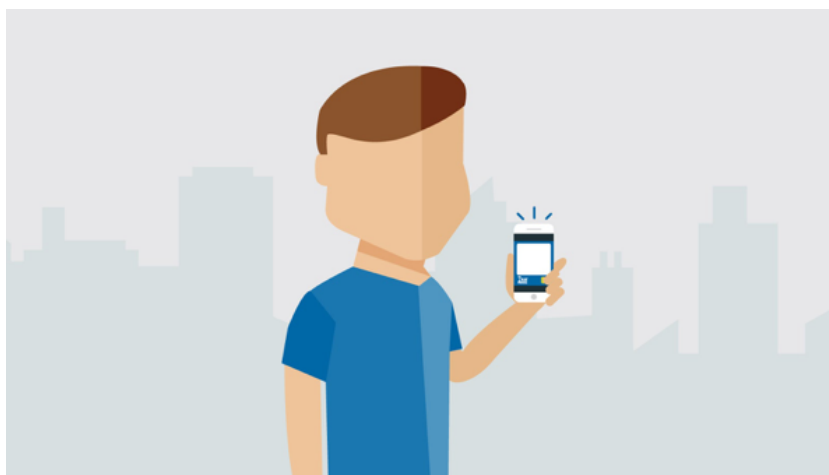
Om deze deelvraag ten uitvoer te kunnen brengen was het een voorwaarde om de leerlingen ervaring op te laten doen met het hulpmiddel BlueAssist. De onderzoekers hebben besloten dit zelf te begeleiden, maar dit ten behoeve van het onderzoek goed in te kaderen.

Met zes leerlingen van vso De Toekomst is er driemaal een dagdeel geoefend met het zelfstandig reizen waarbij gebruik werd gemaakt van het hulpmiddel BlueAssist. Het voornemen was om te oefenen met acht leerlingen. Dit bleek in de praktijk niet haalbaar, omdat er twee leerlingen tijdens het oefenen afvielen. Eén leerling viel af wegens ziekte en de ander omdat hij geen toestemming kreeg van zijn ouders. Dit hoofdstuk bestaat uit de resultaten van de interviews, die per thema in paragraaf twee aan de orde komen. Daarna worden de observaties van de onderzoekers tijdens het oefentraject besproken in paragraaf drie. Het hoofdstuk eindigt met een conclusie in de vierde en laatste paragraaf.

Interviews en observaties

De interviews hebben plaatsgevonden aan het eind van de oefentrajecten waarin geoefend is met het gebruik van hulpmiddel BlueAssist. De interviews vormen de belangrijkste manier om gebruikerservaringen inventariseren. Ze zijn afgenomen bij dezelfde zes leerlingen waar ook een 0- en 1-meting bij afgenomen is. Door middel van een semi-gestructureerd interview met een topiclijst is in beeld gebracht hoe de leerlingen het hulpmiddel hebben ervaren. Bij het afnemen van het interview is rekening gehouden met het begripsvermogen van de leerlingen en de korte spanningsboog waar vaak sprake van is bij de doelgroep. In *‘Gehandicaptenzorg inclusie en organiseren’* (proefschrift), heeft Kröber randvoorwaarden opgesteld voor het interviewen van mensen met een verstandelijke beperking (2008). Deze voorwaarden zijn in het interview verwerkt. Hierbij is gebruik gemaakt van eenvoudige en korte zinnen. Aangezien de achtergrond van de leerlingen een risico vormt voor de betrouwbaarheid van de interviews, is ervoor gekozen gebruik te maken van participerende observatie tijdens de oefentrajecten. Deze observaties kunnen de gegevens uit de interviews aanvullen. Dit gaf de onderzoekers de mogelijkheid om het gedrag van de respondenten uitgebreid te observeren en eventuele patronen in het gedrag te ontdekken. Deze observaties komen aan de orde in hoofdstuk 5.3.

Er is gewerkt aan de hand van een interviewprotocol die de basis vormde voor het interview. Dit interviewprotocol is te vinden in het bronnenboek. De interviews zijn uitgewerkt in labels en kernlabels. Na afloop zijn de interviews gecodeerd en geanalyseerd (Baarda et al. 2009). De labels en kernlabels zijn verwerkt in het programma Microsoft Acces. In dit hoofdstuk worden conclusies gebaseerd op basis van deze analyse.



Oefentrajecten

Tijdens de oefentrajecten is met alle leerlingen geoefend met zowel het reizen met de bus als met de trein. De oefentrajecten zijn afgestemd op de leerwens en het niveau van de leerling. Er is gepoogd reizen te ondernemen die nuttig zijn voor de leerling. Zo werd er gereisd van het huis van de leerling naar stage, naar vrienden of naar bekende plaatsen. Tijdens de oefentrajecten is bij alle leerlingen geoefend met het plannen van een reis, omgaan met de OV-chipkaart en het oefenen met hulp vragen. Het uitgangspunt hierbij was om de leerling zo veel mogelijk zelf te laten doen en de leerling hulp te laten vragen met het hulpmiddel BlueAssist. Elke leerling heeft door middel van de BlueAssist kaartjes geoefend met het stellen van een hulpvraag. Geen van de leerlingen heeft gebruik gemaakt van de BlueAssist app. Dit had in meerdere gevallen te maken met het gebrek aan een goed functionerende smartphone. Aan het einde van de oefentrajecten hebben de onderzoekers een terugkoppeling gemaakt van de ervaringen en adviezen voor de ouders/verzorgers van de leerlingen. De adviezen naar aanleiding van de oefentrajecten zijn te vinden in bijlage één.

5.2 Resultaten

De resultaten worden beschreven aan de hand van de opgestelde kernlabels en sublabels. Hierbij is grotendeels de volgorde van de interviews aangehouden, omdat deze een logische structuur biedt. Als eerste wordt de mobiliteit van de leerlingen voor de pilot beschreven. Hierbij komen zowel de ervaringen met het openbaar vervoer als het gebruik van andere vervoersmiddelen naar voren. Ten tweede komt de motivatie van de leerlingen voor het gebruik van het openbaar vervoer naar voren. Het beschrijft waarom de leerlingen mee wilden doen aan de pilot en wat voor hen het belang is om zelfstandig te kunnen reizen met het openbaar vervoer. Daarna volgt een beschrijving van de ervaringen van de leerlingen tijdens het oefentraject. Hierbij komen de leerervaringen aan bod en wordt beschreven wat de leerlingen makkelijk, moeilijk en leuk vinden. In de daaropvolgende paragraaf komt het gebruik van BlueAssist naar voren. Het gebruik van de BlueAssist app, de BlueAssist kaartjes en het stellen van een hulpvraag wordt toegelicht. Daarnaast komt aan de orde wat een leerling doet wanneer hij er zelf niet uitkomt. De paragraaf eindigt met de vraag of de leerlingen BlueAssist willen blijven gebruiken. In de volgende paragraaf komt, los van het hulpmiddel BlueAssist, het thema 'hulp vragen' naar voren. De één na laatste paragraaf zal inzicht geven in het toekomstig gebruik van het openbaar vervoer. Hierin wordt beschreven of leerlingen het voornemen hebben om te blijven reizen met het openbaar vervoer en of zij hier nog ondersteuning/hulp bij nodig denken te hebben. Tot slot wordt stilgestaan bij de vraag of leerlingen voorkeur hebben voor de plaats waar het oefenen met zelfstandig reizen plaats zou moeten vinden; thuis of op school. Het hoofdstuk eindigt met een conclusie.

In dit hoofdstuk wordt er gerefereerd naar fragmenten uit de interviews. Deze zijn op basis van de gebruikte code terug te vinden in het labelsysteem. Het gebruikte labelsysteem is te vinden in het op te vragen Access bestand.

5.2.1 Mobiliteit voor de pilot

Voor de pilot was er één leerling die regelmatig zelfstandig reisde met het openbaar vervoer: “R1: Ik ben met de bus vaak gegaan. R1.: Naar mijn stage. R1.: Alleen. Dat heb ik van mama geleerd” (fragment 1.1). Zij was hiermee een uitzondering, de andere leerlingen hadden hier nog weinig ervaring mee. Meeste leerlingen geven aan weleens met het openbaar vervoer te hebben gereisd. Maar één andere leerling geeft aan dat hij regelmatig met het openbaar vervoer heeft gereisd: “B: Nou ik ben eh, heel vaak ben ik met de trein geweest. Maar en vooral met me ouders of met me broer. Maar met de bus ben ik niet zo vaak geweest” (fragment 5.1). Hieruit blijkt dat vier leerlingen niet op regelmatige basis reizen met het openbaar vervoer.

Er bestaat een verschil of de leerlingen voor de pilot geoefend hebben met het openbaar vervoer. Bij respondent R1. blijkt uit de fragmenten 1.1, 1.2 en 1.3 dat zij geoefend heeft met het gebruik van het openbaar vervoer. Uit label 1.24 blijkt ook wat een reden kan zijn dat R1. heeft geoefend met het openbaar vervoer: R1.: “Ja en het komt ook, omdat mijn moeder geen rijbewijs heeft.” De andere leerlingen geven aan dat zij niet of weinig hebben geoefend met het reizen in het openbaar vervoer.

Alle leerlingen zijn in staat om zelfstandig te fietsen. Dit kan een reden zijn waarom het voor hen niet noodzakelijk is om het openbaar vervoer te gebruiken. Drie leerlingen gebruiken leerlingenvervoer om naar school te gaan (fragment 6.25). Ook dit type vervoer draagt eraan bij dat de leerlingen niet afhankelijk zijn van het gebruik van het openbaar vervoer. De helft van de leerlingen geven aan dat de gymleraar de fietsroute met hen geoefend heeft. Op deze manier hebben zij geleerd om zelfstandig te fietsen.



5.2.2 Motivatie openbaar vervoer

Onder het kernlabel 'motivatie ov' zijn fragmenten ondergebracht die beschrijven wat de leerlingen motiveert om zelfstandig te leren reizen en waarom het openbaar vervoer belangrijk is voor hen. De leerlingen geven hiervoor verschillende redenen.

Zelfstandigheid komt als een belangrijke reden naar voren voor het oefenen met het openbaar vervoer. Zo geeft R2. het volgende aan: *"Ja, ik word al bijna 20, dan ben ik bijna van school af. Ik wil dan zelfstandig kunnen leren. Ik wil het graag zelfstandig doen"* (fragment 6.23). Ook respondent R1. geeft zelfstandigheid als leerdoel aan: *"M: En wat wilde je dan leren? R1: Meer zelfstandigheid."* Respondenten M1. en K. geven als onderdeel van zelfstandigheid aan dat je het toch een keer moet leren en dat je zelf naar bepaalde plekken kunt gaan (4.8 en 2.2).

Ten slotte geven respondent M1. en M2. aan dat zij door het oefentraject konden ervaren hoe het openbaar vervoer werkt (3.1 en 4.19). Andere redenen om mee te doen zijn: *"omdat ik het wel spannend vond"* (1.1) en: *"omdat het leuk is om naar stage te gaan met het openbaar vervoer"* (6.1).

Uit de interviews blijkt dat de leerlingen gemotiveerd zijn om te oefenen met het openbaar vervoer. De meeste leerlingen zien er het belang van in om gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer.

5.2.3 Ervaringen tijdens het oefentraject

Het kernlabel 'ervaringen tijdens pilot' geeft aan hoe de leerlingen het oefentraject hebben ervaren. Dit kernlabel is onderverdeeld in de sublabels 'leerervaringen', 'moeilijk' en 'makkelijk'.

Uit de interviews blijkt dat de leerlingen tijdens het oefentraject verschillende dingen hebben geleerd. De volgende uitspraken laten zien dat een aantal leerlingen door dit traject hebben geleerd om zelfstandig te reizen:

- *"K: Ik kan wel zelfstandig reizen met zonder begeleider ofzo, maar bijvoorbeeld daarvoor kon ik dat nog niet"* (fragment 2.5).
- *"M2: Misschien weet ik nog lang niet alles, maar ik weet wel dat ik genoeg weet dat ik ergens kan komen"* (fragment 3.34).
- *"R1: Zelfstandig worden. R1: Dat ik zelf naar de bus kan lopen, met de bus ga rijden en op de wtrein kan wachten zelf"* (fragment 1.5).

Uiteindelijk is het doel van het oefenen met het openbaar vervoer dat leerlingen zelfstandig kunnen reizen. Na het oefentraject zijn er drie leerlingen die aangeven dat zij dit kunnen.

Daarnaast komt naar voren dat één leerling het reizen niet meer spannend vindt (fragment 1.20). Eén leerling heeft geleerd op het busbord te kijken (2.3), een ander hoe de OV-chipkaart werkt (fragmenten 4.3, 5.5) en weer een andere leerling kent de routes met buslijnen 84 en 88 naar zijn stage (fragment 6.27). Uit het leerrendement valt op te maken dat het oefentraject leerzaam voor hen was.

Er was weinig overlap in de antwoorden op de vraag wat makkelijk was aan het reizen. Het in- en uitchecken kwam twee keer naar voren als makkelijk (3.9, 5.7). Daarnaast was er een andere leerling die alles makkelijk vond (2.6).

Moeilijk aan het reizen was voor de leerlingen vooral het tijdsbesef en de planning (1.7, 3.10, 3.8, 4.5). Dit houdt waarschijnlijk sterk verband met het feit dat de leerlingen een verstandelijke beperking hebben. Het maken van inschattingen qua tijd en planning zijn moeilijk voor hen. Belangrijk is dat leerlingen handvatten krijgen om hier goed mee om te gaan, zoals de 9292app, De Reiskoffer¹ (zie 5.2.5) van Go-OV en BlueAssist.

5.2.4 Reisplezier

Uit de fragmenten die vallen onder het kernlabel 'reisplezier' werd zichtbaar dat de leerlingen erg positief waren over het gebruik van het openbaar vervoer. Op nieuwe plekken komen kwam het meeste naar voren als het ging om het reisplezier (fragmenten: 1.13, 3.17, 4.9, 5.17, 5.14, en 6.11). M2. zegt hierover: *"Het leuke vond ik de wereld ontdekken"* (fragment 3.17). En zegt M1.: *"Eh nou de plekken waar we zijn geweest. M1.: "Want pas hadden wij schoolvoetbaltoernooi en toen kwamen wij langs het station van Arnhem. En toen wist is nog precies dat wij daar zijn geweest"* (fragment 4.9). Hieruit kan verondersteld worden dat het vergroten van de mobiliteit zorgt voor plezier bij de leerlingen. Het gebruik van het openbaar vervoer zorgt voor het vergroten van de wereld van de leerlingen en dit geeft hen bovendien plezier.

Het feit dat de leerlingen zelf iets konden leren en zelf iets konden doen kwam daarnaast naar voren als reden voor plezier (fragmenten: 2.14, 6.9). K. zegt hierover: *"Dat je ook zelf weet hoe laat de bus of de trein gaat ofzo en op welke perron die staat"* (fragment 2.14). Wanneer leerlingen beschermd worden door ouders of docenten lopen zij deze leermomenten mis, terwijl die juist zorgen voor plezier.

5.2.5 Hulp vragen

Het stellen van een hulpvraag is zeer nauw verbonden met het gebruik van BlueAssist, aangezien BlueAssist een hulpmiddel is ter ondersteuning van de communicatie/het stellen van een hulpvraag. In deze paragraaf gaat het om vragen van hulp in het algemeen, zonder ondersteuning van BlueAssist. In de literatuurstudie kwam naar voren dat hulp vragen de zelfredzaamheid kan vergroten. Het durven stellen van een hulpvraag is een belangrijke vaardigheid binnen het oefentraject, omdat het nodig is om het hulpmiddel BlueAssist te kunnen gebruiken. Daarnaast zijn er een aantal vaardigheden van belang bij het stellen van een hulpvraag. Zo is een zekere mate van zelfinzicht nodig en moet een leerling kunnen erkennen dat er een probleem is waar hij/zij niet uitkomt. Daarnaast moet de leerling (met ondersteuning) een hulpvraag kunnen formuleren en het antwoord hiervan kunnen verwerken. Er is ook een zekere mate van lef nodig om op een medeburger af te stappen.

In de interviews geven veel van de leerlingen aan dat ze het spannend of lastig vinden om hulp te vragen (fragment: 3.22, 4.16, 4.21, 5.18, 6.17). Bij deze spanning is een rol weggelegd voor BlueAssist. Een belangrijke taak van BlueAssist is namelijk om de drempel voor het stellen van een hulpvraag te verminderen. Deze doelgroep ervaart duidelijk deze drempel, in de volgende paragraaf komt naar voren of BlueAssist hier op in speelt.



Toch zien de leerlingen ook het nut in van het vragen om hulp. Zo zegt M2.: *“Ook al is het soms moeilijk, soms is het moeilijk maar dan nog is het goed om te doen”* (fragment 3.23). En ook M1. geeft aan dat het “best handig” is om hulp te vragen (fragment: 4.16). Ten slotte geven K. en R2. ook aan dat hulp vragen ook leuk is. R2: *“Maar het is ook leuk, je leert ook heel veel nieuwe mensen kennen gewoon”* (fragment: 6.17). En K. zegt: *“Leuk! Ik doe dat gewoon vaak, in de winkel of gewoon buiten ergens”* (fragment: 2.15).

5.2.6 Ervaringen met het hulpmiddel BlueAssist

De ervaringen van de leerlingen met het hulpmiddel BlueAssist vormen een belangrijk onderdeel van het onderzoek, omdat deze bijdragen aan de beantwoording van de onderzoeksvraag. Het onderwerp ‘hulpmiddel BlueAssist’ nam daarom een belangrijke plaats in gedurende de interviews. Het kernlabel BlueAssist is onderverdeeld in de sublabels: hulpmiddel kaartje, hulpmiddel app, hulpvraag, kortsluiting en toekomstig gebruik.

Hulp vragen met ondersteuning van de BlueAssist kaartjes werd verschillend ervaren door de respondenten. Sommige leerlingen vonden het spannend, anderen niet. Uit fragmenten 1.11 en 3.24 blijkt dat BlueAssist het makkelijker maakt om hulp te vragen. Een andere leerling geeft echter aan dat hulp vragen nog steeds moeilijk is (fragment 5.11). Het feit dat de leerlingen het kaartje ook kunnen laten zien (fragment 3.24, 4.22) wordt als positief ervaren.

Hoewel tijdens het oefentraject vooral is geoefend met het de kaartjes van BlueAssist en niet met de app, gaven een aantal leerlingen aan dat zij in de toekomst liever de app gebruiken (fragmenten: 3.11, 5.13, 6.14). Redenen om tijdens het oefentraject niet met de app te oefenen waren dat de app misschien problemen kon krijgen (fragment 1.9) of er problemen waren met de telefoon (fragment 2.8, 2.10, 3.32, 4.14, 6.31).

Leerlingen vertelden dat ze het een nadeel aan de kaartjes vonden dat ze moesten schrijven, zij gaven aan dat ze problemen met schrijven hadden (fragmenten: 3.33, 3.11, 6.14). De voordelen van het gebruik van de kaartjes was dat ze makkelijk zijn (fragmenten 2.7, 2.12), het helpt om een goede vraag op te schrijven (fragment 2.23) en omdat ze meerdere keren gebruikt kunnen worden (fragment 1.9).

Twee leerlingen gaven aan dat de kaartjes beter van tevoren ingevuld konden worden (fragmenten: 1.22, 4.15). Dit bereid hen voor op het feit dat de reis anders kan verlopen en het nadenken over een hulpvraag. Een ouder/leerkracht/begeleider kan het kaartje van tevoren invullen bij het plannen van de reis. Dit kan een moeilijk denkproces tijdens de reis voorkomen, aangezien de leerlingen het vaak moeilijk vinden om zelf een vraag op te schrijven.

Gebruik van het hulpmiddel in de toekomst

De meeste leerlingen zeiden dat zij BlueAssist in de toekomst willen blijven gebruiken. Hiervoor hebben zij verschillende redenen.

- Leerling R1. neemt de BlueAssist kaartjes tegenwoordig mee als ze met de bus naar stage gaat (fragment 1.23).
- Leerling K. geeft aan dat ze de kaartjes wil gebruiken tijdens het reizen K.: *“Als ik de vraag niet meer weet ofzo, dan denk ik dat ik terug wat ik ook alweer wilde zeggen.”* (fragment 2.13).
- Leerling M2. geeft aan dat hij BlueAssist wil gebruiken voor *“als er bijvoorbeeld werkzaamheden zijn”* (fragment 3.14).
- Over het gebruik van het hulpmiddel in de toekomst zegt leerling B. het volgende: *“Volgens mij wel. Om te weten wat ik moet doen”* (fragment 5.22).

5.2.7 Verwachtingen ten aanzien van reizen met het openbaar vervoer

Bijna alle leerlingen hopen in de toekomst te blijven reizen met het openbaar vervoer (fragmenten: 1.14, 2.16, 3.36, 3.25, 5.21, 6.10, 6.26). Alleen M1. geeft aan dat ze nog niet weet of ze in de toekomst blijft reizen met het openbaar vervoer (fragment: 4.20). B. geeft aan dat hij meer van de fiets en van de auto is (fragment: 5.20). De meeste leerlingen willen nog wel willen oefenen met het openbaar vervoer (fragmenten: 2.17, 3.26, 4.6, 6.20).

Hieruit blijkt dat het nuttig is om te oefenen met het openbaar vervoer, omdat de meeste leerlingen de intentie hebben om te blijven reizen met het openbaar vervoer. Er blijkt nog wel oefening nodig voor de leerlingen. In paragraaf 5.2.3 kwam naar voren dat enkele leerlingen zelfstandig durfden te reizen. De meeste leerlingen hebben echter nog handvatten nodig.

- M2: *"Het enige wat ik daar bij nodig heb is af en toe iemand die even meekijkt of er nog genoeg geld op de OV-chipkaart staat en dat soort dingen. Voor de hele kleine dingetjes nog wel"* (fragment 3.26).
- R2: *"Dat wil ik wel gaan doen ja. Maar eerst nog veel oefenen, dat ik het wel echt zelfstandig aankan"* (fragment 6.20).

Drie reismomenten blijken te weinig te zijn om alle leerlingen zelfstandig te kunnen laten reizen. Om leerlingen goed voor te bereiden op het complexe openbaar vervoer is meer training nodig.

5.2.8 De verantwoordelijkheid voor oefenen met zelfstandig reizen

Het leren reizen met het openbaar vervoer kan zowel gezien kan worden als verantwoordelijkheid van ouders/verzorgers als van school. Daarom is in het interview stilgestaan bij de vraag of leerlingen liever thuis of op school oefenen met het openbaar vervoer.

Onder de leerlingen bleek er een lichte voorkeur te zijn om thuis te oefenen met het openbaar vervoer (fragmenten: 1.15, 2.18, 2.20, 6.36).

5.3 Observaties naar aanleiding van de oefentrajecten

De leerlingen die hebben deelgenomen aan dit onderzoek leren vooral door de ervaringen die zij opdoen. Vanuit de literatuur en uit praktijkervaring was vooraf bekend dat mensen met een verstandelijke beperking over het algemeen meer moeite hebben met verbale communicatie. Bij het afnemen van de interviews werd duidelijk dat de leerlingen moeite hadden met het begrijpen van vragen en om taal te geven aan hun ervaringen. Tijdens de oefentrajecten hebben de onderzoekers de kans gehad om de respondenten te observeren. Deze observaties kunnen de gegevens uit de interviews aanvullen. Enkele zinvolle observaties zijn meegenomen in deze paragraaf.

Volgzaamheid

Het is de onderzoekers opgevallen dat de leerlingen snel een volgzame rol innemen. Het kostte regelmatig moeite om de leerlingen zelf actie te laten ondernemen en los te laten. Dit gedrag kan voortgekomen zijn uit het 'beschermende gedrag' van mensen uit de omgeving van de leerlingen. Hierdoor ontstaat bij de leerlingen aangeleerde hulpeloosheid. De onderzoekers hebben zo veel mogelijk geprobeerd om de leerlingen zelf initiatief te laten nemen door hen hierin te coachen. Desondanks zal in alle gevallen sprake van volgzam gedrag zijn geweest.

Ruimte geven om fouten te maken

Een andere observatie is dat de leerlingen ruimte nodig hebben om fouten te kunnen maken. Zij waren vaak erg onzeker bij het uitproberen van nieuwe dingen. Het is voor een begeleider eenvoudig om te vervallen in beschermend gedrag en zo te voorkomen dat de leerlingen fouten maken. Dit kan echter waardevolle leerervaringen wegnemen. Bij de leerlingen in de oefentrajecten werd veel potentie gezien, het is belangrijk om deze potentie zoveel mogelijk te benutten. Door hen te stimuleren en motiveren werden verborgen vaardigheden zichtbaar. De leerlingen bleken veel meer te kunnen dan zij bij voorbaat dachten. Pamperen, beschermen voor fouten, en het volgzzaam gedrag accepteren kan hen deze leerervaringen ontnemen.

Oefening baart kunst

Gezien werd dat leerlingen leergierig kunnen zijn en zelf dingen willen uitproberen. Hiervoor is nodig dat zij de vrijheid krijgen om te oefenen en dat zij stap voor stap gecoacht worden. Daarom is het van belang aan te sluiten op het niveau van de leerling, hem/haar kennis te laten maken met nieuwe vaardigheden en vervolgens stap voor stap te oefenen met deze vaardigheden. Tijdens het oefenen werd zichtbaar dat dit zorgt voor succeservaringen en toename van zelfvertrouwen.

Hulp vragen

Beide onderzoekers hebben tijdens de oefentrajecten kunnen waarnemen dat het stellen van een hulpvraag vaak lastig is voor de leerlingen. Zij gaven aan moeite te hebben met het formuleren van een hulpvraag. BlueAssist diende voor sommige leerlingen ook als een manier om te bedenken hoe zij het beste een vraag konden formuleren. Ook werd zichtbaar dat het voor de leerlingen moeilijk was om een inschatting te maken of het antwoord bruikbaar was. Na het horen van het antwoord waren de meeste leerlingen geneigd om snel verder te gaan. Er werd dan niet bewust stilgestaan bij het antwoord, of de leerling was het antwoord vergeten te onthouden.

Belangrijke vaardigheden en hulpmiddelen

De leerlingen hadden moeite met het digitaal klokkijken. Dit vormde een belemmering bij het reizen met het openbaar vervoer, aangezien de tijden op de stations en op de reisapps digitaal werd weergegeven. Daarnaast was ook de oriëntatie soms lastig voor de leerlingen. Hierdoor waren looproutes soms ingewikkeld, waardoor de route naar het station of bushalte moeilijk was. Opvallend was dat een heel aantal van de jongeren belangrijke adressen niet (uit het hoofd) wist, zoals: het adres van stage en school. De onderzoekers schreven samen met de leerlingen een reisplan, met hierop: vertrek locatie, via locatie en aankomst locatie. Het gaf de leerlingen houvast om dit tijdens het reizen op zak te hebben. Op deze manier konden de leerlingen het zelf opzoeken wanneer zij het vergaten. Dit kan bijgedragen hebben aan een toename van autonomie.

Reisplezier

Opvallend tijdens de oefentrajecten was het enthousiasme en de motivatie van de leerlingen om zelfstandig te leren reizen. De leerlingen gaven aan dat zij het erg leuk vonden te doen. Dit laat zien dat de oefentrajecten op school erg gewaardeerd werden door de leerlingen. Hoewel de leerlingen hebben aangegeven liever van huis uit te oefenen met het openbaar vervoer, blijkt dat het oefentraject erg leuk was.

5.4 Conclusie

Conclusies naar aanleiding van de interviews

Beginsituatie

Voor de pilot hadden de meeste leerlingen weinig ervaring met reizen in het openbaar vervoer, met uitzondering van één leerling. Hieruit blijkt dat maar een klein deel van de leerlingen ervaring had met reizen met het openbaar vervoer. Alle leerlingen zijn in staat om zelfstandig te fietsen. De helft van de leerlingen heeft de fietsroute van huis naar school leren fietsen van de gymleraar. Hieruit zou geconcludeerd kunnen worden dat ouders van de leerlingen weinig aandacht hebben besteed aan het oefenen van mobiliteit.

Er bestaat echter het vermoeden dat een groot deel van de leerlingen in het voorgezet speciaal onderwijs weinig ervaring heeft met reizen in het openbaar vervoer.

Het viel de onderzoekers op dat de leerlingen erg leergierig en gemotiveerd waren. Zij wilden graag oefenen met het openbaar vervoer, leren om zelfstandiger te worden en wilden het reizen zelf ontdekken. Dit geeft aan dat de leerlingen open staan voor een reisproject en het belang ervan inzien. Bovendien laat dit zien dat zij kansen moeten krijgen om iets te ervaren, voordat bepaald wordt dat iets te moeilijk is voor hen.

Uitdagingen en ervaringen

Een uitdaging voor de leerlingen blijft het tijdsbesef, maken van inschattingen en de planning. Dit houdt waarschijnlijk sterk verband met het feit dat de leerlingen een verstandelijke beperking hebben. Belangrijk is dat leerlingen handvatten ter ondersteuning van het reizen krijgen om hier goed mee om te gaan, zoals de 9292App, De Reiskoffer¹ van Go-OV en BlueAssist.

Verschillende leerlingen vertellen dat zij door het oefentraject geleerd hebben om zelfstandig reizen, het niet meer spannend vinden, hebben ontdekt hoe het openbaar vervoer werkt en de weg naar stage hebben geleerd. Na het oefentraject geven twee leerlingen aan dat zij zelfstandig kunnen reizen, terwijl zij dit voor de pilot nog niet konden. Hieruit kan geconcludeerd worden dat enkele leerlingen na drie oefensituaties genoeg vaardigheden en zelfvertrouwen hebben om zelfstandig te reizen. Drie reismomenten blijkt echter te weinig te zijn om alle leerlingen zelfstandig te kunnen laten reizen. De meeste leerlingen geven aan nog te willen blijven oefenen met het reizen met het openbaar vervoer. Om leerlingen goed voor te bereiden op het complexe openbaar vervoer is daarom training nodig.

Het gebruik van het openbaar vervoer zorgt voor het vergroten van de leefwereld van de leerlingen en dit geeft hen bovendien plezier. Ook het leren en zelf ontdekken gaf hen plezier in het reizen. Wanneer leerlingen beschermd worden door ouders of docenten lopen zij deze leermomenten mis en juist die momenten dragen bij aan plezier.



¹ De Reiskoffer is een hulpmiddel ter ondersteuning van zelfstandig reizen, bestaande uit verschillende apps, waaronder BlueAssist.

Hulp vragen en BlueAssist

Een belangrijk onderdeel van het oefenen met het reizen was het stellen van een hulpvraag. Het is belangrijk voor de leerlingen om te (h)erkennen dat zij hulp nodig hebben, zij een hulpvraag kunnen formuleren en deze durven te stellen. De leerlingen geven aan dat zij hulp vragen spannend of lastig vinden. Ze geven echter ook aan dat ze het nut ervan inzien en dat het bovendien ook leuk kan zijn.

De respondenten hebben hulp vragen met ondersteuning van de BlueAssist kaartjes verschillend ervaren. Sommige leerlingen vonden het spannend, anderen niet. Twee leerlingen hebben aangegeven dat BlueAssist hulp vragen makkelijker maakt, een andere leerling geeft aan dat hulp vragen nog steeds moeilijk is. Het kunnen tonen van het BlueAssist kaartje wordt als positief ervaren. De kaartjes zijn volgens de leerlingen makkelijk, helpen om een goede vraag op te schrijven en handig omdat je ze altijd mee kan nemen en meerdere keren kan gebruiken. Het nadeel van de kaartjes is dat je duidelijk moet kunnen schrijven. Het van tevoren (met ondersteuning) invullen van de kaartjes kan de leerlingen helpen om het denkproces te stimuleren en goed voorbereid op reis te gaan.

Een drempel om de app te gebruiken is dat er problemen waren met de telefoons van de leerlingen. Sommige leerlingen waren bang dat de app problemen kon krijgen. Door deze redenen hebben de leerlingen alleen geoefend met de kaartjes. Een aantal leerlingen gaven aan dat zij in de toekomst liever de app gebruiken.

De meeste leerlingen willen BlueAssist in de toekomst blijven gebruiken. Het middel kan ondersteuning bieden om vragen te formuleren en te onthouden, gebruikt worden wanneer er werkzaamheden zijn of ter ondersteuning om te weten wat de leerlingen moeten doen.

Verwachtingen openbaar vervoer

Vijf van de zes leerlingen hopen in de toekomst te blijven reizen met het openbaar vervoer. Hieruit blijkt dat het nuttig is om te oefenen met het openbaar vervoer, omdat de meeste leerlingen de intentie hebben om te blijven reizen met het openbaar vervoer. Onder de leerlingen bleek een lichte voorkeur om vanuit huis te oefenen met het openbaar vervoer. Hoewel ook duidelijk werd dat de meeste leerlingen het oefentraject vanuit school erg leuk vonden.

Conclusies naar aanleiding van participerende observatie

De observaties van de onderzoekers maken duidelijk dat het erg belangrijk is om deze jongeren te stimuleren en stap voor stap vaardigheden aan te leren. Door het opdoen van leerervaringen en het maken van fouten wordt de zelfredzaamheid vergroot.

Door het oefentraject hebben de leerlingen ervaringen opgedaan met het openbaar vervoer, waar zij voorheen nog weinig ervaring mee hadden. De leerlingen waren gemotiveerd en zagen het nut in van het gebruik van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer kan voor deze doelgroep de mobiliteit vergroten, aangezien de huidige mobiliteit vaak beperkt is tot de fiets en het leerlingenvervoer. Dit kan verklaren waarom het voor hen niet noodzakelijk is om het openbaar vervoer te gebruiken.

Hoofdstuk 6. Slotconclusie en aanbevelingen

6.1 Slotconclusie

Het doel van het onderzoek was om de hoofdvraag te beantwoorden:

‘Wat betekent het hulpmiddel BlueAssist voor de leerlingen van vso De Toekomst met betrekking tot het vergroten van zelfredzaamheid gericht op mobiliteit?’

De deelvragen hebben informatie verschaft waarmee de hoofdvraag kan worden beantwoord. Deelvraag één heeft antwoord gegeven op de vraag wat zelfredzaamheid inhoudt en hoe het gesteld is met de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking. De definitie van zelfredzaamheid die in het onderzoek gebruikt wordt is: *“Het (zelf) kunnen oplossen en verwerken van problemen en tegenslagen en wanneer dit niet lukt op tijd hulp vragen”* (Janssen, geciteerd in: Movisie, 2011, p 1). Deze visie is een meer sociale visie op het begrip zelfredzaamheid. Hieruit blijkt dat het vragen van hulp ook onder zelfredzaamheid valt. Bij het gebruik van de BlueAssist hulpmiddel is het vragen van hulp essentieel. BlueAssist draagt op deze manier bij aan zelfredzaamheid.

Het literatuuronderzoek geeft een duidelijk beeld van de beperkte zelfredzaamheid van de doelgroep op het gebied van burgerschap, wonen, participatie, werk en mobiliteit. De samenleving verandert en participatie wordt steeds belangrijker. Toch blijkt dat er nog sprake is van beperkte zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking. In de tweede deelvraag is onderzocht op welke manier zelfredzaamheid aan bod komt in het onderwijsprogramma van scholen die zijn aangesloten bij De Onderwijsspecialisten. Hierin wordt duidelijk dat zelfredzaamheid in diverse onderdelen van het onderwijsprogramma aan de orde komt. Vooral de stages en het boodschappen doen geven mogelijkheden om vaardigheden te oefenen die de zelfredzaamheid vergroten. Hiernaast zijn er de theorielessen, waarin met praktijkvoorbeelden gewerkt wordt. Buiten de schoolmuren wordt relatief weinig geoefend met reizen in het openbaar vervoer. Hiervoor is toestemming nodig van de ouders. En bovendien is persoonlijke begeleiding vaak te duur. Ook bestaat er voor de doelgroep op het vso geen geschikte methode voor verkeerslessen. Geconcludeerd kan worden dat er voor de leerlingen binnen het onderwijs van De Onderwijsspecialisten niet genoeg mogelijkheden zijn om voldoende zelfredzaam te worden op het gebied van mobiliteit. Hieruit blijkt dat er ruimte is voor het hulpmiddel BlueAssist en het implementeren van mobiliteit in het lesprogramma.

Deelvraag drie beschrijft de startpositie van de leerlingen en de veranderingen na afloop van het oefentraject. De leerlingen geven aan goed zelfstandig op pad te kunnen gaan. Dit doen zij vooral door het gebruik van de fiets. De helft van hen heeft dit geleerd van de gymleraar. Opvallend is dat dit niet van huis uit geoefend is en er blijkbaar thuis weinig aandacht is voor mobiliteit. Bijna alle respondenten geven aan meer te leren wanneer zij gebruik maken van BlueAssist.

In laatste deelvraag wordt zichtbaar dat er bij de leerlingen sprake is van een beperkte zelfredzaamheid op het gebied van mobiliteit.

De leerlingen hebben over het algemeen moeite met het plannen van een reis, het stellen van vragen, met het vinden van de weg, enzovoorts. Dit geeft inzicht in het feit dat zij een hulpmiddel nodig hebben om zelfstandig te kunnen reizen in het openbaar vervoer. Uit de interviews is gebleken dat het hulpmiddel BlueAssist helpt bij het stellen van vragen. De meeste leerlingen zijn positief over het gebruik van BlueAssist en denken het hulpmiddel in de toekomst te gaan gebruiken. Binnen de oefentrajecten hebben de leerlingen veel geleerd. Verschillende leerlingen geven aan dat zij geleerd hebben om zelfstandig reizen, het niet meer spannend vinden, hebben ontdekt hoe het openbaar vervoer werkt en de weg naar stage hebben geleerd. Er zou gesteld kunnen worden dat de zelfredzaamheid en daarmee hun mobiliteit, is toegenomen. Bovendien geven de leerlingen aan in de toekomst te willen blijven oefenen met het openbaar vervoer.



Uiteindelijk kan gesteld worden dat het gebruik van het BlueAssist hulpmiddel een positieve invloed heeft op de zelfredzaamheid van de leerlingen. Het inzetten van het hulpmiddel heeft oefening nodig, met name bij het formuleren en stellen van de hulpvraag. Het oefenen van vaardigheden rondom mobiliteit blijkt essentieel bij deze doelgroep. BlueAssist blijkt een nuttig hulpmiddel ter ondersteuning van het stellen en formuleren van een hulpvraag. De barrières die de leerlingen ervaren in het openbaar vervoer kunnen door oefening verminderd worden. Uiteindelijk maakt BlueAssist het reizen gemakkelijker, waardoor de zelfredzaamheid en mobiliteit van de leerlingen vergroot wordt.

In de praktijk is het niet (altijd) haalbaar om werk of dagbesteding te vinden op fietsafstand. Daarom is het van belang dat de leerlingen (indien mogelijk) zelfstandig leren reizen. Dit vergroot hun zelfredzaamheid en zelfvertrouwen en draagt bij aan hun (arbeids)mobiliteit. Bovendien kan dit de vervoerskosten die vaak gepaard gaan met het leerlingenvervoer drastisch verlagen. Het leerlingenvervoer kost volgens Paul Imthorn ongeveer €2900 per leerling, per jaar. Er is bij de leerlingen nog training nodig om zelfredzaamheid gericht op het vergoten van mobiliteit, bij de vaardigheden: digitaal klok kijken en het oefenen met een reisplan. Daarnaast is het belangrijk dat zij nieuwe ervaringen op doen, blijven oefenen met zelfstandig reizen en het stellen van een hulpvraag.

6.2 Aanbevelingen

Aanbevelingen voor BlueAssist

Uit het onderzoek is gebleken dat jongeren met een verstandelijke beperking vaker in beperkte mate zelfredzaam zijn, dan jongeren zonder verstandelijke beperking. De toenemende focus op zelfredzaamheid in de politiek en de bezuinigingen op de vervoerskosten zorgen ervoor dat er ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen. Hier kan BlueAssist op inspelen, aangezien het hulpmiddel zelfredzaamheid kan vergroten en een bijdrage kan leveren aan een vermindering van vervoerskosten. Het leerlingenvervoer is een grote kostenpost voor de gemeenten. De kosten die de implementatie van hulpmiddelen als BlueAssist met zich mee brengen zijn aanzienlijk lager (Imthorn, 2016). Bovendien is een hulpmiddel voor deze doelgroep vaak noodzakelijk in verband met de beperkingen van de leerlingen. Het is belangrijk dat BlueAssist kan aantonen naar gemeenten dat de kosten op lange termijn zullen minderen en dat BlueAssist bijdraagt aan het vergroten van de zelfredzaamheid van de leerlingen. Daarom zou BlueAssist een kosten-baten analyse kunnen opstellen van de huidige kosten van het leerlingenvervoer, WMO-vervoer en de kosten van het hulpmiddel BlueAssist. Deze analyse zou aan de gemeente kunnen worden aangeboden, die verantwoordelijk is voor de vervoerskosten. Het gaat hier niet alleen om een financieel voordeel, maar ook een toename van (arbeids)mobiliteit, wat zorgt voor een toename van zelfredzaamheid. Daarnaast biedt het een stimulans voor leerlingen die wel mogelijkheden hebben om hun mobiliteit te vergroten, maar hier tot op heden niet actief mee bezig zijn.

Binnen het lesprogramma van de vso-scholen blijkt het belang van zelfredzaamheid voor de leerlingen. Toch is het moeilijk voor vso-scholen om goed in te spelen op zelfredzaamheid gericht op mobiliteit in de samenleving. Er is onvoldoende geld en begeleiding beschikbaar en bovendien dient er toestemming te zijn van ouders om de leerlingen te laten reizen. Wel staat vso De Toekomst ervoor open om meer aandacht te schenken aan mobiliteit en het oefenen met het openbaar vervoer. Projecten met stagiairs zijn in de huidige situatie een mogelijkheid om te oefenen met het reizen met het openbaar vervoer. Hierbij kan BlueAssist gebruikt worden als hulpmiddel voor de leerlingen. BlueAssist zou in samenwerking met De Onderwijsspecialisten een lesprogramma kunnen opzetten waarin mobiliteit het gebruik van hulpmiddelen een plek krijgt. Hierin kunnen onderwerpen aan de orde komen als: gebruik van de OV-chipkaart, het formuleren van een hulpvraag, gebruik maken van hulpmiddelen (zoals BlueAssist) en het plannen van een reis. Bovendien kan dit zorgen voor een plaats voor BlueAssist in het lesprogramma.

Aanbevelingen voor De Toekomst

Een belangrijk thema in de ontwikkeling van een leerling is het vergroten van zelfredzaamheid. In de afgelopen jaren is dit steeds belangrijker geworden en binnen het lesprogramma krijgt zelfredzaamheid meer prioriteit. Het is zichtbaar dat De Toekomst open staat voor nieuwe ontwikkelingen waarin zelfredzaamheid versterkt wordt. Dit is een grote kwaliteit van de school.

Door bezuinigingen in het leerlingen- en WMO-vervoer wordt mobiliteit steeds belangrijker. Er wordt steeds vaker gevraagd van leerlingen dat zij zelfstandig naar werk/dagbesteding gaan. Leerlingen dienen zelfredzaam te zijn in het verkeer. Gezien de barrières die bij deze doelgroep spelen kunnen diverse hulpmiddelen de leerlingen helpen in het verkeer. De school kan een goede plek zijn om kennis te maken met deze hulpmiddelen en om te oefenen met het openbaar vervoer, waardoor mobiliteit toeneemt. Volgens BlueAssist projectleider Imthorn is de reden dat school een goede plek is om te oefenen met mobiliteit, dat de leerlingen zich nog in een ontwikkeltraject bevinden. Uit ervaringen van de BlueAssist pilot is gebleken, dat dit veel moeilijker is wanneer zij zich niet meer in een ontwikkeltraject zitten. Uit de pilot bleek dat ouders en begeleiders dan ook minder geneigd zijn om mee te werken (persoonlijke communicatie, 23 juni 2013). De Toekomst zou ouders vanaf het begin kunnen informeren over het belang van mobiliteit voor de leerlingen. Dit vergoot de kans dat ouders hieraan meewerken en dit kan draagvlak creëren om te oefenen met mobiliteit. Er zou een thema-avond georganiseerd kunnen worden, om dit onderwerp onder de aandacht te brengen bij ouders/ verzorgers.

Binnen het oefentraject is er per leerling drie dagdelen individueel geoefend met het openbaar vervoer. Dit heeft een positief effect gehad op de zelfredzaamheid van de leerlingen. De Toekomst zou oefentrajecten kunnen aanbieden in de vorm van een individueel traject. Gezien er weinig geld en tijd beschikbaar is, zou dit uitgevoerd kunnen worden met behulp van stagiaires. Deze kunnen gecoacht worden door een leerkracht. Tips hiervoor zijn om het reizen individueel te oefenen, het initiatief bij de leerling te leggen en om hulpmiddelen te gebruiken. Hierbij kunnen praktijksituaties gecombineerd worden met theorie uit de verkeerslessen. Op deze manier kan de theorie meteen in praktijk gebracht worden. Onder andere de volgende onderwerpen zijn relevant gebleken om aan bod te laten komen: *'Hoe laad je een OV-chipkaart op?', 'Hoe stel je een vraag?' 'En hoe plan je een reis?'*

Het is helder dat deze doelgroep kampt met een beperkte zelfredzaamheid op het gebied van mobiliteit. Mobiliteit zorgt voor een toename van bewegingsvrijheid en schept voorwaarden voor arbeidsmobiliteit. Indien deze jongeren hier niet in getraind worden, is het mogelijk dat zij in de toekomst niet meer naar hun werk of dagbesteding kunnen gaan. Met als gevolg dat zij thuis komen te zitten. Om die reden hebben gemeenten, arbeidsplaatsen en scholen een gezamenlijke verantwoordelijkheid om hier iets aan te doen. Helaas gaan er ook kosten gepaard met het oefenen met mobiliteit. Deze partijen zouden met elkaar kunnen overleggen over een gezamenlijke aanpak. Voor al deze partijen is het van belang dat de leerlingen zelfredzaam zijn in het verkeer.

Hoofdstuk 7. Discussie en evaluatie

7.1 Discussie

In deze paragraaf is er ruimte voor discussie op basis van de onderzoeksresultaten en komen de resterende vragen aan bod.

Het is van groot belang dat mobiliteit niet alleen op De Toekomst meer aandacht zal krijgen, maar dat ouders/verzorgers hier ook in worden betrokken. In de interviews en observaties kwam naar voren dat wanneer de leerlingen gemotiveerd werden en uit hun comfortzone werden gehaald, zij zichzelf en anderen overtreffen en meer kunnen dan zij voorheen dachten.

Uit dit onderzoek is gebleken dat er bij jongeren met een verstandelijke beperking sprake is van beperkte zelfredzaamheid. De beschermde omgeving van het vso biedt veiligheid, maar werkt in zekere zin ook beperkend. Wanneer mensen met een beperking weinig worden blootgesteld aan mensen zonder beperking, zullen zij minder aansluiting bij hen hebben en bij reguliere verbanden vinden (Bolsenbroek & van Houten, 2010). Terwijl tegenwoordig verwacht wordt, dat zij zo veel mogelijk gaan participeren in de samenleving.

Zelfredzaamheid en mobiliteit moeten niet ingezet worden als een bezuinigingsmaatregel, maar als doel om de kwaliteit van leven te vergroten.

Toen de Participatiewet inging zijn veel sociale werkvoorzieningen en dagbestedingslocaties gesloten. Hiermee zijn veel werkplekken verdwenen voor de doelgroep. De Banenafpraak zou moeten bijdragen aan werkplekken voor deze jongeren. De praktijk wijst uit dat de overheid nog weinig werkplekken heeft gecreëerd (Jansen, 2015). Juist daarom is het voor jongeren met een verstandelijke beperking van belang dat zij zo goed mogelijk worden voorbereid op de arbeidsmarkt. Een vaardigheid als zelfstandig leren reizen, die de zelfredzaamheid vergroot en kansen op werk groter maakt, zou daarom vanzelfsprekend moeten zijn. Op dit moment is het voor jongeren in het vso moeilijk om een passende werkplek te vinden. Bijna de helft (40%) van deze jongeren ontvangt een Wajong uitkering en heeft geen werk of dagbesteding (CBS, 2014).

Er een beeld is ontstaan van de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking in het vso. De vraag is echter in hoeverre deze beperkte zelfredzaamheid in stand gehouden wordt door de beschermde omgeving.

Het hulpmiddel BlueAssist is geïntroduceerd op vso De Toekomst, wanneer de leerlingen hier in het vervolg geen ondersteuning krijgen bij het vertrouwd raken met- en uitbreiden van de vaardigheden, zullen deze waarschijnlijk verloren gaan. Ook voor de ouders geldt, dat wanneer er van huis uit geen ondersteuning geboden wordt in het uitbreiden van mobiliteit, dit een belemmering voor de ontwikkeling van mobiliteit kan vormen. Tijdens het onderzoek was dit het geval bij twee leerlingen, die vroegtijdig moesten stoppen met het reistraject.

Resterende vragen voor verder onderzoek:

- Wat hebben de leerlingen nodig om zelfstandig te kunnen reizen?
- Wie is verantwoordelijk voor het aanleren van zelfstandig reizen?
- Wordt er door de leerlingen van De Toekomst op de lange termijn nog gebruikt gemaakt van het openbaar vervoer?
- Wat zijn de ervaringen met de BlueAssist app?
- Welke invloed heeft een toename van mobiliteit op de kansen op werk?

7.2 Productevaluatie

Aan de hand van een swot-analyse zal teruggekeken worden op de werkwijze van de onderzoekers welke heeft geleid tot het eindproduct.

Sterkte

Een kracht van de onderzoekers is dat zij zich zeer flexibel hebben opgesteld ten opzichte van De Toekomst. Hierdoor werd het mogelijk dat de groep respondenten binnen kort tijdsbestek drie of meer ervaringen hebben opgedaan met het hulpmiddel in de samenleving. Daarnaast hebben de creativiteit van de onderzoekers en mogelijkheid om 'out of the box' te kunnen denken, ertoe geleid dat dit onderzoek voor meerdere partijen interessant is (BlueAssist, De Toekomst en De Onderwijsspecialisten).

Zwakte

De onderzoekers hadden moeite met afbakenen, waardoor het onderzoek veel waardevolle informatie bevat, maar ook lange tijd breed is gebleven.

Kansen

Door het uitgebreide netwerk van de opdrachtgever zijn er kansen ontstaan om samenwerkingsrelaties aan te gaan. Een voorbeeld hiervan is het contact met Hans Kröber, hij heeft geholpen heeft bij de sturing van het onderzoek in de beginfase.

Bedreiging

De samenwerking met de diverse partijen maakte het soms lastig om efficiënt te communiceren. Door regelmatig contact te onderhouden en af te stemmen is deze bedreiging geminimaliseerd. De ontwikkelingen binnen de pilot zorgden ervoor dat er steeds nieuwe informatie naar voren kwam. Het gevolg hiervan was dat de onderzoekers soms moeite hadden de focus te bewaren.

7.3 Procesevaluatie

Vooraf de beginfase van het onderzoek heeft veel tijd in beslag genomen. Met name de literatuurstudie. De onderzoekers hadden de neiging om alles wat interessant was te betrekken bij het onderzoek. Daarnaast had dit te maken met het feit dat het contact met onze contactpersoon bij De Toekomst moeizaam op gang kwam. Hierdoor bleef het onderzoek lange tijd vrij abstract. De onderzoekers hebben er op actieve wijze alles aan gedaan om dit proces te bespoedigen. Helaas waren er factoren, zoals ziekte en vakantie, waar zij geen invloed op konden uitoefenen. Toen het contact eenmaal gelegd was, kwamen de onderzoekers tot de conclusie dat de geselecteerde doelgroep respondenten niet goed aansloot bij de onderzoeksvraag. De contactpersoon begreep dit dilemma en verwees de onderzoekers door naar de bovenbouw. Toen de onderzoekers de docenten van de bovenbouw en de potentiële respondenten geïnformeerd hadden over BlueAssist, waren zij meteen bereid mee te werken.

Het feit dat onderzoekers nauw hebben samengewerkt met de respondenten tijdens de oefentrajecten, zorgde ervoor dat er een vertrouwensband ontstond tussen de respondenten en de onderzoekers. De observaties van de onderzoekers tijdens de trajecten en de metingen en interviews hebben gezorgd voor een compleet beeld van de situatie. Hierdoor hebben de observaties bijgedragen aan de betrouwbaarheid van de input van de respondenten. Dit gezien hun moeite met verbale communicatie en (soms) matige begripsvermogen.

7.4 Resultaten en suggesties

Behaalde doelstellingen

Dit onderzoek heeft ervoor gezorgd dat er een beeld is ontstaan van de zelfredzaamheid van jongeren met een verstandelijke beperking in het vso. Er is duidelijk geworden op welke manier zelfredzaamheid gericht op mobiliteit aan de orde komt in het onderwijs van De Onderwijsspecialisten. Het hulpmiddel BlueAssist is geïntroduceerd op vso De Toekomst en zes leerlingen hebben minstens drie keer gereisd met BlueAssist. Er is een adviesrapport geschreven voor zowel BlueAssist als voor vso De Toekomst. Dit product zal aan beide partijen gepresenteerd worden op vso De Toekomst. De directeur van De Toekomst heeft naar aanleiding van dit onderzoek het onderwerp mobiliteit ingebracht binnen het directieoverleg Onderwijsspecialisten. Ten slotte zijn de ouders geïnformeerd over de bevindingen van de onderzoekers tijdens de oefentrajecten. Daarbij is een advies uitgebracht ten aanzien van het vasthouden en uitbreiden van de opgedane vaardigheden.

De bijdrage van dit onderzoek

Het unieke aan dit onderzoek is, dat het bijdraagt aan het mobiliteitsvraagstuk. Het is gericht op de specifieke doelgroep jongeren met een verstandelijke beperking, en speelt zich af in een leeromgeving. De toevoeging van dit onderzoek, op de eerder gedane onderzoeken, is dat het een beeld geeft van de mobiliteit van jongeren met een verstandelijke beperking in het vso en wat het effect van het hulpmiddel BlueAssist hierop is.

Suggesties voor vervolgonderzoek

Naar aanleiding van dit onderzoek en de positieve reacties op het hulpmiddel BlueAssist, is het belangrijk dat er meer aandacht komt voor mobiliteit binnen het vso. BlueAssist kan hierbij ondersteuning bieden. Dit onderzoek is echter kleinschalig en kan vanwege het beperkte aantal gegevens moeilijk gegeneraliseerd worden. Om een goed beeld te krijgen van het effect van het BlueAssist hulpmiddel in het openbaar vervoer, is er meer onderzoek nodig. Daarin zou ook het gebruik en de toegankelijkheid van de BlueAssist apps meegenomen kunnen worden.

Hiernaast maakt BlueAssist deel uit van de zogenaamde 'Reiskoffer' waarbij verschillende hulpmiddelen samengevoegd zijn. Het effect van de Reiskoffer op de zelfredzaamheid en mobiliteit van leerlingen is nog niet eerder onderzocht. Voor BlueAssist is het interessant om te onderzoeken in welke mate BlueAssist gebruikt wordt binnen de Reiskoffer en hoe de BlueAssist hulpmiddel tot zijn recht komt in de Reiskoffer.

Het kostenplaatje van BlueAssist is in dit onderzoek niet aan bod gekomen. De vraag of het oefenen met het openbaar vervoer op lange termijn goedkoper is en of de oefentrajecten zich uitbetalen kan voor gemeenten cruciaal zijn. Financiering van het leerlingenvervoer en WMO-vervoer is namelijk een grote kostenpost is.

7.5 Slotbeschouwing GGZ minor

In deze slotbeschouwing zal duidelijk worden wat de bevindingen zijn van het onderzoek met betrekking tot de geestelijke gezondheidszorg. Hierbij komt aan de orde wat de betekenis van het hulpmiddel BlueAssist kan zijn voor mensen met GGZ gerelateerde problematiek. Deze slotbeschouwing is gebaseerd op de literatuurstudie, een interview met leerkracht Van de Laar en de opgedane ervaringen van de leerlingen. Dit interview is terug te vinden in het bronnenboek.

7.5.1 Psychische problematiek en een verstandelijke beperking

In de literatuurstudie werd duidelijk dat jongeren met een verstandelijke beperking meer kans hebben op emotionele en psychische problematiek. Zowel nationale als internationale studies tonen aan dat bijna 30 tot 40% van de jongeren met een LVB hiernaast een psychiatrische stoornis heeft (Nieuwenhuijzen, 2010). Het is de onderzoekers duidelijk geworden dat het merendeel van de respondenten naast een verstandelijke beperking, ook een psychische stoornis en/of lichamelijke beperking heeft. Bovendien komen veel van de jongeren met een LVB en gedragsproblematiek uit multiprobleemgezinnen. Deze gezinnen worden gekenmerkt door beperkte zelfredzaamheid, disfunctioneren en een opeenstapeling van problemen. Voorbeelden hiervan zijn financiële problemen, lage sociaal economische status, verslaving of psychiatrische problematiek van de ouders en gescheiden ouders (Geciteerd door Nieuwenhuijzen: De Beer, Dekker, Koot, Drost, VOBC LVG). Uit deze gegevens blijkt dat bij jongeren met een LVB vaak sprake is van multiproblematiek. Dit maakt hen extra kwetsbaar en dit betekent dat zij op meerdere levensgebieden problemen hebben. Hierdoor ervaren zij drempels om mee te doen aan de samenleving.

Er wordt tegenwoordig anders gedacht over beperkingen en psychische problematiek. Waar mensen vroeger gezien werden als gek, wordt een beperking of psychisch probleem tegenwoordig gezien als “een aan een individu gebonden kenmerk van tijdelijke of blijvende aard” (Vosters et al. 2013). Of de beperking ook negatieve gevolgen heeft voor de deelname aan de samenleving is afhankelijk van de voorwaarden, voorzieningen en compensatiemogelijkheden in de samenleving. Dit is de zogeheten omgevingsgerelateerde opvatting over de handicap. Wanneer we hiervan uitgaan, betekent dit dat de samenleving op een zodanige manier moet worden ingericht dat mensen met een (psychisch) probleem en/of beperking volwaardig mee kunnen doen. Dit wordt het burgerschapsparadigma genoemd, een stroming die pleit voor een volwaardige plaats in de samenleving voor mensen met een handicap (Schuurman & van der Zwan, 2010, p.18). Het sluit nauw aan bij het begrip inclusie, de samenleving sluit niemand buiten: iedereen mag er deel van zijn.

Bovendbouwdocent van vso De Toekomst, Van de Laar, beaamt deze visie: “Ik denk dat je dan de kenmerken zichtbaar moet maken, waardoor anderen meer begrip hebben voor die situatie. Ik denk dat de samenleving een beetje opgevoed moet worden en het ligt natuurlijk ook aan degene die de problematiek heeft. Het is een wisselwerking tussen beiden.” Het hulpmiddel BlueAssist is geënt op deze visie, met als doel dat mensen met een hulpvraag met behulp van een medeburger geholpen worden.

Bijdrage van BlueAssist aan burgerschap

BlueAssist heeft ten doel om drempels op het gebied van communicatie en mobiliteit weg te nemen. De inzet van de medeburger helpt om verbinding te leggen met de samenleving. Mobiliteit en zelfredzaamheid scheppen voorwaarden tot volwaardig burgerschap.

Kwartiermaken is een theorie die gangbaar is voor mensen met psychiatrische problematiek. Voor een goed begrip van kwartiermaken is het zinvol te kijken naar de rehabilitatiebenadering van Douglas Bennet (1997). Rehabilitatie staat voor 'het creëren van mogelijkheden voor de chronisch psychiatrische patiënt om van patiënt burger te worden' (Kal, 2001a), dit gaat om het terugwinnen van dagelijkse sociale rollen die door de institutionalisering verloren zijn. BlueAssist draagt bij aan het feit dat mensen met een hulpvraag deze dagelijkse sociale rollen weer kunnen oppakken. Door de mobiliteit van mensen te vergroten krijgen zij mogelijkheden om burger te worden. Het zorgt ervoor dat mensen minder afhankelijk zijn van hulp en buiten de muren van instituten kunnen komen.



Mobiliteit

Jongeren met een verstandelijke beperking en psychiatrische achtergronden worden vaak uitgesloten van het reizen met het openbaar vervoer. Georganiseerd vervoer, zoals leerlingenvervoer en WMO-vervoer voorkomen dat zij reizen met het openbaar vervoer. Daarnaast speelt de beschermende omgeving mee. Van de Laar zegt hierover: "Deze mensen verdienen gewoon een plekje in de samenleving en die mogen ook gewoon reizen. Vervolgens moet je deze mensen de mogelijkheden geven om daadwerkelijk te kunnen gaan reizen of ergens te kunnen gaan wonen." Daarnaast zou het vergroten van mobiliteit bijdragen aan een stukje rehabilitatie, omdat de er herstel van rollen optreedt. Het stelt hen beter in staat om hun leven thuis en in de maatschappij weer op te pakken.

De verstandelijke beperking en de psychische problematiek zorgen echter voor drempels bij het reizen met het ov. Over de combinatie tussen de verstandelijke beperking en de psychische problematiek zegt Van de Laar: "Het heeft heel sterk met elkaar te maken. Kijk, wanneer het openbaar vervoer ergens stagneert, dan kun je het verstandelijk niet meer aan, waardoor je geestelijke helemaal in verwarring raakt. Dus het is heel nauw met elkaar verbonden."

Van de Laar ziet hier ook een oplossing voor: "Maar als je het erin weet te slijten, dat als er dit gebeurt dat je dat belt of dat kaartje tevoorschijn tovert, dan ben je er. Het is een hele zoektocht: waar blokkeert hij, waarom blokkeert hij en wat bieden we hem dan?"

Volgens van de Laar kan dit op de volgende manier. "Gewoon door een kaartje of signaal te geven van dat het even niet lukt. Dat moet hij nog wel kunnen, laten zien dat hij echt even helemaal de draad kwijt is". Van de Laar geeft aan dat deze jongeren soms moeite hebben om dit te erkennen, "dan nog zou je het hulpmiddel moeten geven". Uitleggen wat er gebeurt bij de jongere is volgens hem van groot belang. Het geeft (zelf)inzicht en maakt duidelijk wat er mis gaat.

7.5.2 Bevindingen oefentrajecten

Tijdens het onderzoek is er door leerlingen van De Toekomst geoefend met het hulpmiddel BlueAssist. In de oefentrajecten stond het stellen van een hulpvraag door middel van het hulpmiddel BlueAssist centraal.

Uit de interviews en de observaties werd duidelijk dat hulp vragen spannend was voor de leerlingen. Voor mensen met een verstandelijke beperking en psychische problemen is het essentieel om hulp te kunnen vragen, wanneer zij er zelf niet uitkomen. Dit kan voorkomen dat de persoon een negatieve ervaring opdoet of in paniek raakt. Tijdens de oefentrajecten herkenden alle jongeren zich in het 'blokkeren', zij gaven aan 'kortsluiting' te krijgen.

Er zijn een aantal vaardigheden van belang gebleken bij het stellen van een hulpvraag. Zo is een zekere mate van zelfinzicht nodig en moet een leerling kunnen (h)erkennen dat er een probleem is waar hij/zij niet uitkomt. Daarnaast moet de leerling (met ondersteuning) een hulpvraag kunnen formuleren en het antwoord hiervan kunnen verwerken. Er is ook een zekere mate van lef nodig om op een medeburger af te stappen.

In de interviews geven veel van de leerlingen aan dat ze het spannend of lastig vinden om hulp te vragen. Bij deze spanning is een rol weggelegd voor BlueAssist. Een belangrijke taak van BlueAssist is namelijk om de drempel voor het stellen van een hulpvraag te verminderen. Toch zien de leerlingen het nut in van het vragen om hulp in en wordt het leuk gevonden. Meerdere leerlingen gaven aan dat BlueAssist hen helpt het gevoel te hebben er meer 'bij' te horen. Er kan geconcludeerd dat BlueAssist bijdraagt aan het wegnemen van barrières op het gebied van communicatie. Daarnaast zorgt het gebruik van BlueAssist ervoor dat leerlingen nieuwe sociale rollen op zich nemen. Zo verandert de rol van 'een beperkt persoon afhankelijk van speciaal vervoer' naar 'zelfredzame reiziger'.

Herstel en eigenaarschap

Jongeren met een verstandelijke beperking worden vaak beschermd door hun omgeving, uit angst dat hen iets overkomt. Door dit beschermende gedrag kan er sprake zijn van aangeleerde hulpeloosheid en slachtoffergedrag. In de oefentrajecten met de leerlingen bleek deze afhankelijke en volgzaam opstelling. De onderzoekers hebben echter gezien dat als de leerlingen zelf regie kregen, zij meer risico's durfden te nemen en het zelfvertrouwen toenam. Dit sluit aan op het eigenaarschap dat naar voren komt binnen de herstelbenadering. Het uitgangspunt hierbij is dat de cliënt wordt ondersteund in het vinden en creëren van een optimale manier om met de beperking te leven en kwaliteit van bestaan te ervaren (Gagne, 2014).

Naar aanleiding van dit onderzoek zou het interessant zijn om te onderzoeken in hoeverre het hulpmiddel ook bijdraagt aan de zelfredzaamheid en de mobiliteit van mensen met een psychiatrische achtergrond. En of BlueAssist, net als bij de leerlingen, bijdraagt aan een toename van sociaal gewaardeerde rollen.



Literatuurlijst

- Baarda, D.B. .B., Goede, M.P.M. de & Teunissen, J. (2009). *Basisboek kwalitatief onderzoek* (2). Houten, Nederland: Noordhoff uitgevers.
- Baart, A. & Carbo, C. (2013). *De Zorgval*. Amsterdam: Thoeiris.
- Bennet, D. (1997). *Epiloog: sluiting van APZ'en in Engeland: De weg naar burgerzorg*. z.p. z.u.
- Bolsenbroek, A., Houten, D. & Nossin (co), M. (2006). *Op weg naar passend onderwijs in een inclusieve samenleving*. Amersfoort: CPS uitgeverij.
- Bolsenbroek, A. & Houten, D. van (2010). *Werken aan een inclusieve samenleving* (1). Amsterdam, Nederland: Uitgeverij Nelissen.
- Brabander, R. de (2014). *Wie wil er nou niet zelfredzaam zijn? De mythe van zelfredzaamheid*. Antwerpen - Apeldoorn: Garant.
- Brink, C. (2012). *Werken vanuit zelfregie - wat houdt het in*. Geraadpleegd van [https://www.movisie.nl/sites/default/files/alfresco_files/Werken vanuit zelfregie - wat houdt het in \[MOV-178202-0.3\].pdf](https://www.movisie.nl/sites/default/files/alfresco_files/Werken%20vanuit%20zelfregie%20-%20wat%20houdt%20het%20in%20in%20MOV-178202-0.3.pdf)
- Brink, C. (2013). *Zelfregie, eigen kracht, zelfredzaamheid en eigen verantwoordelijkheid De begrippen ontward*. Geraadpleegd van [https://www.movisie.nl/sites/default/files/alfresco_files/Kennisdossier 5 Zelfregie eigen kracht zelfredzaamheid en eigen verantwoordelijkheid \[MOV-1421737-0.1\].pdf](https://www.movisie.nl/sites/default/files/alfresco_files/Kennisdossier%205%20Zelfregie%20eigen%20kracht%20zelfredzaamheid%20en%20eigen%20verantwoordelijkheid%20[MOV-1421737-0.1].pdf)
- Brink, C., Lucassen, A., Middelaar, M. & Poll, A. (2013). *Methoden en instrumenten zelfregie. Voor ondersteuning van mensen in kwetsbare situaties*. Geraadpleegd van [https://www.movisie.nl/sites/default/files/alfresco_files/Methoden-en-instrumenten-zelfregie \[MOV-1924484-0.2\].pdf](https://www.movisie.nl/sites/default/files/alfresco_files/Methoden-en-instrumenten-zelfregie%20[MOV-1924484-0.2].pdf)
- Brink, C. & Winsemius, A. (2013). *Zelfredzaamheid voor iedereen?* Geraadpleegd van [https://www.movisie.nl/sites/default/files/alfresco_files/Zelfredzaamheid-voor-iedereen \[MOV-4544237-1.0\].pdf](https://www.movisie.nl/sites/default/files/alfresco_files/Zelfredzaamheid-voor-iedereen%20[MOV-4544237-1.0].pdf)
- Buntinx, W.H.E. (2012). *Kwaliteit van Bestaan*. Geraadpleegd van [https://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwi5opXv_OXLAhXFfaA8KHUCgAWwQFggkMAA&url=http: %2F%2Fwww.buntinx.org%2Fyahoo_site_admin%2Fassets%2Fdocs%2FKwaliteit_van_Bestaan_gv_16apr12.12652657.pdf&usg=AFQjCNEpNE1uKt6QYnmxr7j9hgCzweyQ2g&sig2=EQJGYnKseLTWP6ZINuAMuA](https://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwi5opXv_OXLAhXFfaA8KHUCgAWwQFggkMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.buntinx.org%2Fyahoo_site_admin%2Fassets%2Fdocs%2FKwaliteit_van_Bestaan_gv_16apr12.12652657.pdf&usq=AFQjCNEpNE1uKt6QYnmxr7j9hgCzweyQ2g&sig2=EQJGYnKseLTWP6ZINuAMuA)
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2014). *Uit het voortgezet speciaal onderwijs, en wat dan?* Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/525202E8-151D-4C73-8BC2-A5E0B12A802D/0/2014Uithetvoorgezetspeciaalonderwijsendanart.pdf>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2016, 22 februari). CBS StatLine - *Speciale scholen; leerlingen, schooltype, leeftijd*. Geraadpleegd van [http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLN L&PA=37746SOL&D1=0&D2=0-45&D3=a&D4=7,l&HD=090218-1409&HDR=T,G3,G2&STB=G1](http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLN&PA=37746SOL&D1=0&D2=0-45&D3=a&D4=7,l&HD=090218-1409&HDR=T,G3,G2&STB=G1)
- Dekker, C., Koot, M., Ende, J. van der & Verhulst, C. (2002, november). *Emotional and behavioral problems in children and adolescents with and without intellectual disability*. *Journal of Child Psychology and Psychiatry*, 43(8), 1087-1098.
- Doornbos, K. & Stevens, L.M. (1987). *De groei van het speciaal onderwijs*. Den Haag: SDU.

- Franke, R. (2008). *Passend inclusief onderwijs: doen*. Antwerpen/ Apeldoorn: Garant.
- Gagne, C. (2004). *Handboek rehabilitatie en herstelondersteunende zorg. Rehabilitatie: een weg tot herstel. Voordracht studiedag 'rehabilitatie en herstel*. Groningen: Hanze Hogeschool.
- Gennep, A. van, Hove, G. van & Loon, J. van (2003). *Voor&Tegen, vernieuwingen in de zorg voor mensen met een verstandelijke handicap*. Antwerpen - Apeldoorn: Garant.
- Gennep, A. van (2001). *Begeleiding van mensen met verstandelijke beperkingen in de nabije toekomst* (Aanvulling 29, mei 2001). z.p. Vademecum Zorg voor Verstandelijk Gehandicapten.
- Gennep, A. van & Steman, C. (1997). *Beperkte Bugers. Over volwaardig burgerschap voor mensen met verstandelijke beperkingen*. Utrecht: NIZW.
- Imthorn, P. (2016). *BlueAssist NL - businesscase leerlingenvervoer* (Niet gepubliceerde bron).
- Imthorn, P. (2015). *BlueAssist starterskit NL*. z.p. BlueAssist Nederland.
- Jansen, Y. (2015, 6 november). *Bedrijfsleven haalt target garantiebannen wel* [webpagina]. Geraadpleegd van <http://www.binnenlandsbestuur.nl/sociaal/achtergrond/achtergrond/overheid-levert-banen-niet.9514412.lynkx>
- Jansen, B. (2013). *Zelfredzaamheid. Handreiking zelfredzaamheid voor wijkverpleegkundigen*. Geraadpleegd van http://www.vilans.nl/docs/producten/handreiking_zelfredzaamheid.pdf
- Joriskes, J., Meurs, N., Strobbe, K. & Stals, H. (2015). *BlueAssist: dare to connect*. Hasselt: Provinciale Hogeschool Limburg.
- Klerk, M. de (2002). *Rapportage gehandicapten 2002*. Geraadpleegd van <https://www.scp.nl/dsresource?objectid=6120225c-1355-4346-a4a4-18478382b783&type=org>
- Klerk (red.), M. de (2007). *Meedoen met beperkingen: Rapportage gehandicapten 2007*. Geraadpleegd van <http://www.scp.nl/dsresource?objectid=c0e5dd24-f79a-4219-92d2-1a05ddd8b458&type=org>
- Kooiker (red.), S.E. (2006). *Jeugd met beperkingen. Rapportage gehandicapten*. Geraadpleegd van <http://www.scp.nl/dsresource?objectid=53bd3f17-feeaa-47b1-921b-ed1f9f2224d9&type=org>
- Kröber, H. (2008). *Gehandicaptenzorg, inclusie en organiseren (proefschrift)*. Utrecht: Universiteit voor humanistiek Utrecht.
- Metze, T. .A.P. (2014). *Samenredzaam op het Amsterdamse Jeugddomein*. Geraadpleegd van https://pure.uvt.nl/ws/files/4573616/Samenredzaamheid_Eindrapport_voor_P31_juli_2014.pdf
- Movisie (2014). *begeleiding-nieuwe-stijl*. Geraadpleegd van [https://www.movisie.nl/sites/default/files/alfresco_files/begeleiding-nieuwe-stijl \[MOV-5139642-1.0\].pdf](https://www.movisie.nl/sites/default/files/alfresco_files/begeleiding-nieuwe-stijl [MOV-5139642-1.0].pdf)
- Nieuwenhuijzen, M. van (2010). *De (h)erkenning van jongeren met een lichte verstandelijke beperking*. Amsterdam: SWP.
- Nivel (2011). *Samen leven: meedoen met een verstandelijke beperking*. Utrecht: Nivel.

Pameijer (2011). *De Bluecall phone*. z.p. Pamijer.

Raad voor de Volksgezondheid en Zorg (2010). *Zorg voor je gezondheid! Gedrag en gezondheid, nieuwe ordening*. Geraadpleegd van https://www.raadvsv.nl/uploads/docs/Advies_-_zorg_voor_je_gezondheid.pdf

Schalock, R., Luckasson, R., Bradley, V., Buntinx, W. & Lachapelle, Y. (2012). *User's guide : to accompany the 11th edition of Intellectual disability : definition, classification, and systems of supports*. Washington DC, Amerika: American Association on Intellectual and Developmental Disabilities.

Scholten, G. & Schuurman, M. (2008). *Eigenwaarde Leermethodiek Op Eigen Benen achtergrond en toepassing*. Nederlands Tijdschrift voor de Zorg aan mensen met verstandelijke beperkingen, 1, 73-77.

Schuurman, M. & Zwan, A. van der (2009). *Inclusie - Zeggenschap - Support: op weg naar een samenleving waarin iedereen welkom is*. (1e). Antwerpen/Apeldoorn, Nederland: Garant.

Schuurman, M. (2002). *Mensen met verstandelijke beperkingen*. Utrecht: Landelijk KennisNetwerk Gehandicaptenzorg (LKNG).

Schuurman, M. (2002). *Ruimte voor mensen. Naar een verhoging van de kwaliteit van bestaan en de kwaliteit van ondersteuning van mensen met ernstig meervoudige beperkingen*. Geraadpleegd van https://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj72dGlm-jLAhVB_g4KHTsqBmQQFggcMAA&url=http:%2F%2Fwww.platformemg.nl%2Fwp-content%2Fuploads%2F2012%2F08%2FRuimtevoormensenversie12-03-02.pdf&usg=AFQjCNHkrpCEkr9YBSMvFtcjoto0lQl7Tw&sig2=cD-tLyQH9IYg-RMEP7Fuhg

Stokes, H., Turnbull, M. & Wyn, J. (2013). *Young People with a Disability: Independence and Opportunity A Literature Review*. Geraadpleegd van http://web.education.unimelb.edu.au/yrclinked_documents/research_report39.pdf

Timmer, T.J., Dekker, K.A. & Voortman, H. (2003). *EigenInitiatief Model*. Geraadpleegd van <http://www.kennispleingehandicaptensector.nl/docs/producten/EigenInitiatiefModel.pdf>

Ursum, J., Rijken, M., Heijmans, M., Cardol, M. & Schellvis, F. (2011). *Nivel overzichtstudies- Zorg voor chronisch zieken* (1). Utrecht: Nivel.

Verenigde Naties (2007). *VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*. Geraadpleegd van <http://www.vnverdragwaarmaken.nl/vnverdragwaarmaken/images/vninfo/VN-Verdragtekst.pdf>

Vosters, N., Petrina, R. & Heemskerk, I. (2013). *Inclusief*. Bussum: Coutinho.

Wansink, H. (2016, 19 maart). *Het leven krijgt zin als je nodig bent*. Volkskrant, 21-22.

Wege-Dekelder, S. de, Sablon, H. & Borre, L. van den (z.j.). *Relatie en communicatie. Alternatieve communicatie BlueAssist*. (z.pl.): z.u.

Wijenberg, J., Mast, E. & Minkman, M. (2014). *Zo zelfredzaam*. Geraadpleegd van http://www.zorgvoorbeter.nl/docs/PVZ/vindplaats/Zelfredzaamheid/Zo_zelfredzaam.pdf

Woittiez, I., Putman, L., Eggink, E. & Ras, M. (2014). *Zorg Beter Begrepen. Verklaringen voor de groeiende vraag naar zorg voor mensen met een verstandelijke beperking*. Den Haag: CPB.

Bijlagen

Het bronnenboek bevat de uitgeschreven expert- en respondenten-interviews, 0-meting, 1-meting, het interviewprotocol en de topiclijst. Het labelsysteem bevindt zich in een los Access bestand en is op te vragen bij de onderzoekers.

Inhoudsopgave

Bijlage 1a: Brief aan ouders t.a.v. oefentrajecten

Bijlage 1b: Adviezen naar aanleiding van de oefentrajecten

Brief aan ouders t.a.v. oefentrajecten

Beste ouder,

Zoals u wellicht hebt gehoord heeft uw kind in de afgelopen weken onder begeleiding geoefend met zelfstandig reizen.

Wij zijn twee studenten van de Christelijke Hogeschool in Ede. Voor ons afstudeeronderzoek onderzoeken wij wat het hulpmiddel BlueAssist kan bijdragen aan de zelfredzaamheid van leerlingen op de Toekomst.

Dit bestond uit drie oefenmomenten waarbij aandacht was voor het plannen en uitvoeren van een reis en stellen van een hulpvraag.

Daarbij hebben wij gebruik gemaakt van het hulpmiddel BlueAssist. BlueAssist is een hulpmiddel om een hulpvraag te kunnen stellen met als doel het vergroten van de zelfredzaamheid.

Doel van BlueAssist

Iedereen heeft weleens een vraag. Maar niet iedereen komt even goed uit z'n woorden. Hierdoor worden deze mensen beperkt in hun bewegingsvrijheid. En daarom is er BlueAssist: een simpel hulpmiddel voor mensen die moeilijk begrijpen en begrepen worden. Via een blauwe kaart – of app op hun smartphone – stellen ze medeburgers een eenvoudige vraag. Een vraag als: 'Kunt u mij vertellen waar buslijn 1 vertrekt?' Een vraag die ze zelf moeizaam kunnen verwoorden.

Meer informatie over BlueAssist zie: www.blueassist.nl.

Met vriendelijke groet,

Rins van Veldhuizen en Marjolein Cino

www.blueassist.nl

facebook.com/BlueAssistNL

twitter.com/BlueAssistNL



Reiservaringen en advies oefentrajecten

I.

Geoefend met het plannen van de reis met reisplanner van 9292.nl. I. weet hier goed mee om te gaan.

Het traject met de bus naar huis en van huis naar stage geoefend. I. is zeer opmerkzaam en heeft een goede ruimtelijke oriëntatie. I. laten zien hoe hij de bus tijden kan opzoeken, dit kon hij zelfstandig uitvoeren. I. wilde graag verder oefenen in het reizen met trein.

Mijn advies is om het zelfstandig reizen een paar keer te oefenen op een vaste route, zodat het vertrouwd wordt. Daarbij kan iemand uit het netwerk op een 'afstandje' met hem reizen zodat het vertrouwen ontstaat en hij positieve ervaringen op doet.

Zorg voor een BlueAssist kaartje, zodat hij onderweg zelf vragen kan stellen wanneer hij er niet uitkomt. Maak vooraf een reisplan, waarop alle stappen staan, vertreklocatie, overstap e.d. Het dragen van een horloge is handig, zodat de tijd opgezocht kan worden.

M3.

M3. wilde in eerste instantie niet mee doen met het oefenen van zelfstandig reizen. Uiteindelijk heeft ze zich bedacht en nam ze zelf initiatief. Het was erg gezellig en ze heeft stap voor stap veel dingen zelfstandig gedaan.

Traject met de bus naar station Ede -Wageningen en de trein naar Arnhem heen en weer geoefend. M3. stelt zich wat afwachtend afwachtend op en wachtte tot ik initiatief nam. Ze heeft de reis gepland via de reisplanner van 9292.nl en geoefend met digitaal klok kijken, bus- en trein tijden op zoeken, in-en uit checken, hulpvraag stellen, route zoeken in een station en veel lopen. Bij M3. is het belangrijk om kleine stappen te zetten, wanneer zij ziet dat zij dingen zelf kan groeit haar zelfvertrouwen. Mijn advies is om het zelfstandig reizen een aantal keer te oefenen op een vaste route, zodat het vertrouwd wordt. Daarbij kan iemand uit het netwerk op een 'afstandje' met haar mee reizen zodat het vertrouwen ontstaat en zij positieve ervaring op doet.

Zorg voor een BlueAssist kaartje, zodat zij onderweg zelf vragen kan stellen wanneer ze er niet uitkomt. Maak vooraf een reisplan, waarop alle stappen staan, vertreklocatie, overstap e.d. Het dragen van een horloge is handig, zodat de tijd opgezocht kan worden.

R1.

R1. heeft reiservaring opgedaan met de bus en trein.

Traject met de bus van school via station Ede-Wageningen en met de trein naar Driebergen-Zeist geoefend. Geholpen met het plannen van de reis op de reisplanner van 9292.nl. R1. was hier erg handig in en had weinig ondersteuning nodig. R1. gaf aan haar smartphone niet te willen gebruiken, omdat ze dat niet handig vond.

R1. heeft geoefend met het stellen van een hulpvraag. Dat vond ze spannend, zij geeft er de voorkeur aan om aan iemand in functie een hulpvraag te stellen. Het hanteren van de ov-chipkaart gaat zonder problemen. R1. heeft een goede ruimtelijke oriëntatie, zij weet de weg te vinden op onbekende plekken en bordjes te volgen.

Tijdens de derde keer oefenen hebben we ons gericht op het zelfstandig reizen met de bus. R1. gaf aan dat ze dat het leukst vindt omdat je dan zo veel kan zien. We hebben het traject van de Akkerweg in Ede, via station Ede -Wageningen naar Arnhem geoefend.

R1. kan zelfstandig haar reis plannen via de website 9292ov.nl. Dit gaat goed, ze heeft alleen nog ondersteuning nodig bij het invullen van de juiste vertrektijd. Tijdens de busreis ben ik op een afstandje gaan zitten en kreeg zij de leiding over de reis. R1. bleef rustig en lette goed op wanneer zij op de stopknop moest drukken. In- en uitchecken gaat goed. R1. weet waar zij de bus en treintijden kan vinden en kan deze ook interpreteren. R1. heeft geoefend met het stellen van een hulpvraag aan de buschauffeur. Hier was ze tevreden over en ze vond het leuk om te doen. R1. vertelde dat ze heeft geleerd om een reis te plannen en stappen vooruit te denken bij reizen. Ze gaf aan dat ze hierdoor meer rust ervaart tijdens het reizen.

Mijn advies is om het zelfstandig reizen op onbekende routes te oefenen, zodat het vertrouwd wordt. Daarbij kan iemand uit het netwerk op een 'afstandje' met haar mee reizen zodat het vertrouwen ontstaat en zij positieve ervaring op doet.

Zorg voor een BlueAssist kaartje, zodat zij onderweg zelf vragen kan stellen wanneer ze er niet uitkomt. Maak vooraf een reisplan, waarop alle stappen staan, vertreklocatie, overstap e.d. Het dragen van een horloge is handig, zodat de tijd opgezocht kan worden.

R2.

Allereerst geoefend met het plannen van de reis op de reisplanner van 9292.nl. R2. had hier wat sturing bij nodig, maar pakte het na een keer oefenen goed op. Opvallend, was dat R2. zijn stage adres niet wist en dit ook nergens had opgeschreven. De adressen van de locaties heb ik hem laten opzoeken en opschrijven.

R2. heeft de bus tijden opgezocht bij de halte. Dit hebben we meerdere keren geoefend, maar blijkt moeilijk leesbaar/begrijpelijk te zijn.

Het traject van school naar huis geoefend. Dit is de directe busverbinding van lijn 2. Met de bus vanaf school (halte Boschlust) tot aan ziekenhuis Gelderse vallei gereisd. Hier overgestapt op lijn 84 naar Wageningen busstation. R2. dacht dat hij de looproute van busstation Wageningen naar stage niet kende, eenmaal aangekomen herkende hij de omgeving en wist hij de route naar stage te vinden. Een uitdaging voor R2. is het onthouden van bestemmingen en adressen. Ter ondersteuning hebben wij een kaartje gemaakt met vertreklocatie via locatie en eindlocatie. Dit zou ik hem adviseren mee te nemen, wanneer hij op reis gaat.

R2. was erg enthousiast over het reizen. Het onthouden van de route bij het overstappen is een uitdaging voor R2.. Geoefend met het stellen van een hulpvraag. De kaartjes van BlueAssist kan R2. goed gebruiken wanneer hij er zelf even niet uitkomt.

Tijdens de derde keer oefenen hebben we traject van de Asakkerweg via ziekenhuis de Gelderse vallei Ede naar busstation Wageningen geoefend. R2. heeft eerst de reis gepland, de route tussen het ziekenhuis en stage had hij goed onthouden. Het zelfstandig plannen van de reis vindt R2. leuk om te leren, maar vraagt nog wat oefening. Wanneer er sprake is van meerdere keren overstappen, wordt het wat verwarrend voor R2.. Daarom hebben we een reisplan gemaakt waar alle stappen op stonden. Het voordeel van het reistraject van huisadres naar stage is dat het overzichtelijk en duidelijk is. R2. heeft geoefend met het stellen van een hulpvraag aan de buschauffeur. Dit ging goed, het vraagt nog wat oefening om het antwoord te onthouden.

R2. is erg gemotiveerd om zelfstandig te leren reizen. Hij gaf aan dat hij er veel plezier in had. In de toekomst wil hij ook oefenen met treinreizen. Maar dit alles stap voor stap. R2. voelt zich nog niet zeker genoeg om op dit traject alleen met de bus te reizen. Hij gaf aan dat hij het nog een paar keer wil oefenen. Mijn advies is om op een afstandje met hem mee te reizen zodat het vertrouwen ontstaat en hij positieve ervaringen opdoet. Zorg voor een BlueAssist kaartje en een reisplan voor onderweg en draag een horloge zodat je de tijd kan opzoeken.

K.

Geoefend met het raadplegen van de reis app 9292.nl. K. is erg handig met het hanteren van de smartphone. Traject van huis naar stage met de bus geoefend. K. komt vrij zelfstandig op mij over en beschikt over een groot aantal vaardigheden om zich te kunnen redden in het sociale verkeer. Tijdens de tweede keer oefenen hebben we het traject Ede-Wageningen naar Utrecht gedaan. K. heeft zelfstandig de reis gepland. K. kreeg van mij de leiding tijdens het reizen en ik volgde haar, dit zette haar in een actieve rol waarbij zij zelf naar oplossingen zocht. Het onthouden van de vervolg stappen, zoals vertrekspoor en vertrektijd geoefend. Dit was een uitdaging, maar pakte ze goed op, dit heeft nog wel wat training nodig. Digitaal klok kijken geoefend, dit is handig voor het begrijpen van de vertrek- en aankomsttijden.

Bij het oversteken van de straat viel mij op dat K. niet altijd goed oplet, dit is een aandachtspunt. Het inschatten van de duur van de reis is lastig, K. kan de reis app (9292 ov) hiervoor gebruiken. Tijdens de derde keer oefenen hebben wij het traject van de akkerweg Ede via het thuisadres naar de Zandlaan Ede geoefend. Vooraf heeft K. zelfstandig de reis gepland met behulp van de reisplanner 9292.nl. Het invoeren van verschillende locaties is nog een beetje verwarrend voor K. (vertreklocatie, via locatie, eindbestemming). Een aandachtspunt is om op tijd op de stopknop te drukken in de bus, dit is een kwestie van oefenen. K. is erg goed in het volgen, maar lijkt het lastiger te vinden om zelf keuzes te maken. Ze heeft geoefend met het stellen van een hulpvraag aan de buschauffeur. Dit ging haar zonder moeite af.

Mijn advies is om het zelfstandig reizen nog een paar keer te oefenen op een vaste route, zodat het vertrouwd wordt. Daarbij kan iemand uit het netwerk op een 'afstandje' met haar mee reizen zodat ze het vertrouwen ontstaat en zij positieve ervaring op doet.

Zorg voor een BlueAssist kaartje, zodat zij onderweg zelf vragen kan stellen wanneer ze er niet uitkomt. Maak vooraf een reisplan, waarop alle stappen staan, vertreklocatie, overstap e.d. Het dragen van een horloge is handig, zodat de tijd opgezocht kan worden.

M2.

M2. is drie keer op stap geweest de reizen die gemaakt zijn waren:

- Van Ede naar Veenendaal de Klomp en terug. Hierbij werd gebruik gemaakt van de Bus, de trein van NS en de trein van Arriva.
- Van school naar stage en terug. Hierbij is de bus genomen, met een overstap bij de rotonde in Otterlo.
- Van Ede naar Barneveld en terug. De heenreis was hierbij met de trein, de terugreis was met de bus.

Reis plannen

Het plannen van een reis gaat M2. goed af. Hiervoor is hij in staat een hulpmiddel als 9292ov te gebruiken. Hij geeft aan dat hij wel moeite heeft met het inschatten van tijd. Dit is vooral belangrijk bij tijd die nodig is om naar de bus te lopen of om over te stappen. Het bespreken van de tijd met iemand en van tevoren goed naar de reis kijken kan hem hierbij helpen.

Hulp vragen

M2. kan goed logisch nadenken en lost de meeste dingen het liefste zelf op. Het vraagt van hem om over een drempel te stappen als hij wel hulp vraagt. Belangrijk is voor hem om goed na te denken over de vraag en om na te gaan of hij alles weet als hij het antwoord krijgt.

Advies

M2. is met een klein beetje ondersteuning goed in staat om gebruik te maken met het openbaar vervoer. Als hij de trajecten leert kennen kan hij zonder begeleiding reizen. De eerste keer is het handig om met hem mee te kijken. Meer complexe reizen of wijzigingen in een reis kunnen nog lastig voor hem zijn. Hierbij is het belangrijk dat hij kan terugvallen op het vermogen om vragen te stellen (evt. door BlueAssist), zelf oplossingen te bedenken of iemand te kunnen bellen.

M1.

M1. is drie keer op stap geweest de reizen die gemaakt zijn waren:

- Van Ede naar Veenendaal de Klomp en terug. Hierbij werd gebruik gemaakt van de bus, de trein van NS en de trein van Arriva.
- Naar Arnhem Centraal en terug. Er is gereisd met de trein van NS en met de bus.
- Van Ede naar Barneveld en terug. Hierbij werd de valleilijn gebruikt. Deze route gaat langs - Barneveld-Zuid waar haar vader vlakbij woont.

Reis plannen

M1. kan de reizen zelfstandig plannen met behulp van de 9292ov app. Hiermee kan ze goed uit de voeten en ze snapt hoe een reis in elkaar zit. Soms is het voor haar wel lastig om het overzicht te bewaren en goed te letten op hoe lang ze heeft om over te stappen en waar ze bijvoorbeeld moet uitstappen.

OV-chipkaart

Het gebruik van de OV-chipkaart bij het inchecken en uitchecken ging goed. M1. is hierbij scherp en heeft ervaring opgedaan in het opladen van het saldo. Hoeveel geld er op de OV-chipkaart moet staan voor een reis kan nog lastig zijn.

Hulp vragen

M1. kan hulp vragen, maar komt er liever zelf uit. Als ze in een situatie het overzicht verliest probeert ze eerst zelf logisch na te denken. Als ze toch hulp moet vragen dan is het vervolgens de kunst om goed te begrijpen wat de ander zegt en of ze het daarna echt weet. BlueAssist kan houvast geven om gemakkelijker hulp te vragen in situaties dat ze er niet goed alleen uitkomt.

Advies

Als M1. een klein duidelijk traject reist en hier goede instructies voor krijgt kan ze dit met beperkte ondersteuning. Het is verstandig als iemand de eerste keer mee reist om te beoordelen of ze het traject snapt. Vooral overstappen, vertrektijden en het omgaan met de OV-kaart kunnen voor haar nog lastig zijn. Als de reis anders gaat dan verwacht kan dit lastig voor haar zijn, BlueAssist, hulp vragen of iemand die telefonisch beschikbaar is kan hierbij ondersteuning bieden.

B.

B. is drie keer op stap geweest de reizen die gemaakt zijn waren:

- Van Ede naar het Gelredome in Arnhem en terug. Hierbij hebben wij de bus gebruikt en moesten wij overstappen op Ede-Wageningen en op het station van Arnhem.
- Van Ede naar Barneveld en terug. Dit hebben wij de heenreis gedaan met bus, de terugreis met de trein.
- Van Ede naar Amersfoort centrum en terug. We zijn naar het station in Ede gefietst en hebben de trein naar Amersfoort gepakt. Hierna hebben wij de bus genomen om in het centrum te komen.

Reis plannen

B. heeft weinig moeite met het gebruik van digitale middelen om een reis te plannen. Hij kon via zijn telefoon gemakkelijk een reis plannen. Wat moeilijker was is het tijdsbesef, hoe laat we het beste weg konden gaan en hoe lang een handeling duurde. De transfer van de techniek naar de praktijk. Hij zou de GO-OV app wellicht goed kunnen gebruiken, aangezien deze App meer ondersteuning biedt.

OV-chipkaart

Het reizen met een OV-chipkaart is voor B. erg complex. Het feit dat verschillende treinen verschillende paaltjes hebben om in te checken is bijvoorbeeld lastig. Ook vindt hij het moeilijk om de kaartautomaat goed te gebruiken. Als hij eenmaal een opgewaardeerde chipkaart heeft gebruikt hij deze gemakkelijk in de bus en de trein.

Hulp vragen

Hoewel B. mondig overkomt vindt hij het toch spannend om hulp te vragen. Vooral wie hij hulp kan vragen en of hij mensen niet stoort vindt hij ingewikkeld. BlueAssist kan hem handvatten bieden om hem in te laten zien welke vragen hij kan stellen.

Advies

B. geeft aan dat hij het reizen gezellig vindt, maar dat hij het openbaar vervoer niet echt nodig heeft. Voor hem zou zelfstandig reizen met het openbaar vervoer goed zijn om bij te houden, om hem te laten zien dat hij hierdoor mobiel is. Het kan hem helpen om met hem mee reizen en hem laten uitzoeken hoe de reis verloopt, waar hij moet inchecken, hoe hij moet opwaarderen en waar hij moet zijn. Zo leert hij het reizen met het openbaar vervoer beter te begrijpen. Het gebruik van zijn mobiel om de reis te plannen, wijzigingen in de reis bij te houden en vragen te stellen gaat hem goed af. Dit kan gebruikt worden in reizen, om hem handvatten te bieden.