

## **Notitie Jeugdhulpvervoer**

Van : Beleidsteam Jeugdhulp en TWO  
T.b.v. : besluitvorming door PHO Maatschappij  
Datum: 29-1-2018

### **1. Aanleiding:**

In het kader van het doelgroepenvervoer heeft het Pho Maatschappij in het voorjaar van 2016 besloten de aanbevelingen van onderzoeksbureau Panteia op te volgen. Een daarvan was waar mogelijk de vervoersstromen voor het vervoer jeugdhulp en het leerlingenvervoer te combineren.

In juni 2017 is informatief een memo van de AO-werkgroep vervoer in het PHO aan de orde geweest met betrekking tot “jeugdhulpvervoer”. Besloten is toen de memo schriftelijk af te handelen. Later in 2017 is vanuit het PHO alsnog gevraagd het thema mondeling te bespreken en in besluitvorming te brengen. Met deze notitie annex voorstel tot besluitvorming wordt voldaan aan dit verzoek.

#### **1.1. Voorstel.**

Gelet op de samenhang tussen leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer, de wens vervoersstromen te combineren en maatwerk te kunnen leveren bij gecombineerde vervoersbehoeften wordt voorgesteld:

1. Het jeugdhulpvervoer, voor zover niet geregeld is door aanbieders, lokaal uit te voeren in combinatie met het leerlingenvervoer en in samenwerking met het Jeugd- en Gezinsteam.
2. Het jeugdhulpvervoer lokaal te bekostigen waarbij de kosten onderdeel blijven uitmaken van de begroting regionale jeugdhulp en dus ook van het “solidariteitssmodel”.

#### **1.1. Samenvatting van deze notitie**

##### **1.1.1. Reikwijdte**

In de Jeugdhulp Holland Rijnland is sprake van verschillende vormen en soorten van vervoer. De opdracht van het PHO is, in het kader van doelgroepenvervoer, tot vereenvoudiging en ineenschuiven te komen. Deze notitie gaat met name in op- en doet voorstellen over- het vervoer dat nog niet is geregeld en/of belegd bij aanbieders ( o.a. het “zittend ziekenvervoer”), maar wel tegen de achtergrond van het gehele jeugdhulpvervoer waarover in latere fase voorstellen zullen worden gedaan. Wat betreft het in deze notitie bedoelde vervoer ( waaronder zittend ziekenvervoer) is de voorgestelde ingangsdatum per 1-5-2018, voor zover de werkwijze nog niet door gemeenten is ingevoerd. Wat betreft het gehele jeugdhulpvervoer wordt gedacht aan 1-1-2020, wanneer een nieuwe termijn contractering in gaat. Hiervoor worden door het Beleidsteam nog nadere plannen ontwikkeld.

##### **1.1.2. Niet-geregeld vervoer (zittend ziekenvervoer) in relatie tot leerlingenvervoer**

Het zittend ziekenvervoer was bij de transitie 1-1-2015 in financiële zin en in uitvoering niet goed door VWS geregeld. De TWO is in december 2014 hiermee geconfronteerd en is ingesprongen maar omdat het een vorm van zorgtoewijzing is, is dit gezien de Dienstverleningsovereenkomst voor de TWO een oneigenlijke taak.

Met ingang van 1 augustus 2017 is in de contracten leerlingenvervoer ruimte voor nog niet geregeld vervoer ( met name GGZ-jeugdhulp, meestal dagbehandeling naar Curium). . De gemeenten kunnen hierdoor de uitvoering van dit vervoer combineren met het leerlingenvervoer.

Hiermee samenhangend zijn goede afspraken met JGT en ambtenaren leerlingenvervoer noodzakelijk. Normen voor de tegemoetkoming jeugdhulpvervoer zijn opgenomen in de verordening jeugdhulp en in de “nadere regels”.

## **2.0. Jeugdhulpvervoer**

### **2.1. Inleiding:**

Vervoer naar en van de jeugdhulplocatie is een voorwaarde voor de toegankelijkheid van de jeugdhulp. Onder welke voorwaarden dit het geval is, daarover is de Jeugdwet zeer summier:

#### *art. 2.3. lid 2 Jeugdwet*

*Voorzieningen op het gebied van jeugdhulp omvatten voor zover naar het oordeel van het college noodzakelijk in verband met een medische noodzaak of beperkingen in de zelfredzaamheid, het vervoer van een jeugdige van en naar de locatie waar de jeugdhulp wordt geboden.*

In eerste instantie zijn ouders zelf verantwoordelijk voor het jeugdvervoer maar in een aantal gevallen zal het vervoer voor hen moeten worden gefaciliteerd in de vorm van een tegemoetkoming door de gemeente.

### **2.2. Uitgangspunt:**

Het uitgangspunt van het beleid van de gemeenten in Holland Rijnland in het kader van jeugdhulpvervoer is dat primair ouders zelf verantwoordelijk zijn en dat bij die casussen waar naar het oordeel van het College art 2.3 lid 2 Jeugdwet van toepassing is een compensatie respectievelijk een tegemoetkoming in de kosten kan worden geboden. Deze behoefte hoeft niet- of niet altijd- volledig kostendekkend te zijn. Daarbij richt de tegemoetkoming zich alleen op de jeugdige waarbij het doel is de jeugdige in staat te stellen jeugdhulp te ontvangen als hij/zij zelf noch eigen netwerk in staat is te reizen naar de plek waar de behandeling wordt geboden.

### **2.3. Hoe is het vervoer nu geregeld**

#### **2.3.1. Gesloten jeugdzorg**

Voor de gesloten jeugdzorg is een aparte bepaling in de Jeugdwet opgenomen (art. 6.3.5 Jeugdwet), waarbij het beveiligde vervoer geregeld wordt via de Dienst Vervoer en Ondersteuning (DVO). De aanbieders berekenen hiervoor per 1-1-2017, het moment waarop de verantwoordelijkheid naar de gemeenten overging, een opslag op de tarieven van plusminus 7 euro per dag. Deze kosten zijn verdisconteerd in de all-in dagtarieven. Kortom, er zijn vooralsnog geen aanvullende acties in het vervoer nodig bij deze vorm van jeugdhulp.

#### **2.3.2. Vervoer naar jeugdhulpinstellingen LVB (voormalig AWBZ)**

Voor het grootste deel wordt het vervoer naar jeugdhulpvoorzieningen (daghulp, dagopvang, dagbehandeling, in KDC (Kinder Diensten Centra) of naschoolse opvang) geregeld door de ouders en jeugdhulpaanbieders zelf. De jeugdhulpaanbieders kunnen de kosten voor vervoer als onderdeel van hun contract factureren met een maximum van € 17,86 per dag bij de TWO.

Het gaat dan om de volgende partijen: Raamwerk, Gemiva, Ipse de Bruggen en 's Heerenloo. Ook hier zijn vooralsnog geen aanvullende acties nodig, behalve het bieden van duidelijker kaders.

### **2.3.3. Vervoer naar dagbehandeling, naschoolse behandeling (GGZ)**

Het betreft het vervoer naar (dag- of naschoolse) behandeling GGZ Jeugdhulp (zittend ziekenvervoer). Bij de transitie was dit vervoer in eerste instantie door VWS onvoldoende geregeld. Voor wat betreft financiën is dit gerepareerd en toegevoegd aan het budget jeugdhulp. In de uitvoering is de huidige praktijk dat de aanvragen bij de TWO binnen komen. De TWO kent per casus het vervoer toe. Dit is een ad hoc-regeling die feitelijk niet passend is. De TWO heeft namelijk niet de functie van het toekennen van inhoudelijke elementen van zorg. Per 1-8-2017 zijn na overleg sommige gemeenten al gestart met een geïntegreerde uitvoering van leerlingvervoer en het in deze notitie bedoelde vervoer, vooruitlopend op bestuurlijke besluitvorming.

Voor 80% gaat het om dag- of naschoolse behandeling bij Curium in Oegstgeest. In enkele gevallen betreft het vervoer naar een bovenregionale locatie voor GGZ-dagbehandeling. Voor dit vervoer worden busjes of aparte taxi's ingezet of een andere vervoersvergoeding gegeven (kilometervergoeding van 31 cent per kilometer, op basis van oude AWBZ-norm) en vergoeding openbaar vervoer). Voor de tegemoetkoming in vervoerskosten is een medische verklaring nodig van de hoofdbehandelaar alsmede een sociale indicatie van JGT (wat kan netwerk zelf, volstaat kilometervergoeding of OV, dan wel mengvorm, of is een taxi, busje of individueel, nodig). Het is met name dit vervoer dat om aangepaste uitvoering vraagt.

### **2.3.4. Jeugd- en Opvoedhulp**

Ook in de Jeugd- en Opvoedhulp (bijvoorbeeld Horizon, Cardea) wordt gebruik gemaakt van centra voor daghulp, behandeling en besteding. Eventueel benodigd vervoer wordt door de jeugdhulpaanbieder geregeld. In de tarieven voor jeugd- en opvoedhulp zijn de kosten van vervoer begrepen. De vervoerskosten worden dus betaald uit het maximale financiële plafond.

### **2.3.5. Onderwijs-zorgarrangementen**

In het kader van het Passend Onderwijs worden er onderwijs-zorgarrangementen gerealiseerd voor kinderen die zeer moeilijk plaatsbaar zijn in het reguliere onderwijs. Daarnaast bieden veel jeugdhulpaanbieders ('s Heerenloo, Cardea) ook onderwijs-zorgarrangementen of zijn daarbij betrokken. Jeugdigen hebben naast onderwijs langdurige begeleiding en/of zorg nodig. Deze arrangementen hebben gemeen dat ze liggen op het snijvlak van onderwijs en jeugdhulp. Aanvragen voor dit vervoer worden steeds meer bij gemeenten ingediend (beroep op het leerlingvervoer) en vragen om specifiek maatwerk. Mede om deze reden is gecombineerde aanpak van leerlingvervoer en jeugdhulpvervoer wenselijk.

### **2.3.6. Overig vervoer**

In de praktijk bleek de afgelopen jaren dat niet alle vervoer naar overige jeugdhulpvoorzieningen op een of andere wijze was geregeld. Het gaat dan bijvoorbeeld om vervoer naar zorgboerderijen (voor zover die jeugdhulp niet via aanbieders verloopt) en specifieke begeleidingsvoorzieningen als centra voor autisme. Het gaat jaarlijks om slechts een zeer beperkt aantal (plm. 10) cliënten.

## **2.4. Combinatie jeugdhulpvervoer en leerlingenvervoer**

De vraag komt op of vervoer naar de al eerder genoemde gecontracteerde instellingen, o.a. Raamwerk, Gemiva, Cardea, Ipse de Bruggen, 's Heerenloo), ook gecombineerd kan worden met het reguliere leerlingenvervoer. Op dit moment is dat (nog) niet het geval. Daarvoor is meer verkenning nodig. Om de complexiteit hiervan te schetsen.:

- Sommige jeugdhulpaanbieders hebben meerjarige, landelijke vervoerscontracten.
- Het vervoer wordt vaak gecombineerd met WLZ-vervoer (Wet Langdurige Zorg).
- De aanbieders die zelf het vervoer regelen, bieden maatwerk en sturen op eigen kracht. Dit kunnen zij goed omdat zij dicht bij de gezinnen staan. Ook de kosten zijn hierdoor relatief beperkt.

In het kader van de doorontwikkeling van het doelgroepenvervoer moeten stappen worden gezet met betrekking tot transparantie in kosten en vergoedingen van vervoersvoorzieningen. Verder is niet altijd duidelijk is welke normen worden gehanteerd voor een vervoerstoeckenning. Er is behoefte bij de aanbieders aan een duidelijker kader. De verordening en de nadere regels zijn hiertoe aangepast en uitgebreid.

### **2.4.1. Combinatie met vervoer naar ambulante GGZ Jeugdhulp (daghulp/dagbehandeling)**

Sinds januari 2015 komen aanvragen voor dit vervoer binnen bij de Jeugd en Gezinsteams of via andere kanalen (gemeenten, huisarts, TWO). De TWO beoordeelt deze aanvragen en zet hiervoor taxivervoer in, of geeft een anders vervoersvergoeding (kilometervergoeding of openbaar vervoer). Omdat het veelal om vervoer naar dagbehandeling bij Curium gaat en Curium gelegen is naast een school voor speciaal onderwijs, is combinatie met het leerlingenvervoer goed mogelijk (aanbeveling Panteia).

In de regio Holland Rijnland zijn twee grote aanbestedingen leerlingenvervoer afgerond: in de Leidse regio en in de Duin en Bollenstreek. Bij deze aanbestedingen is bij de opdrachtbeschrijving ruimte gemaakt voor het "zittend ziekenvervoer", onderwijs-zorgarrangementen en overig vervoer. Om het plaatje voor de 11 samenwerkende gemeenten in Holland Rijnland rond te krijgen, zal de gemeente Nieuwkoop inzet plegen om met hun vervoerder van het leerlingenvervoer afspraken te maken om ook dit vervoer te gaan combineren met het leerlingenvervoer (door middel van een amendement op het contract).

## **2.5. Kengetallen**

Het totale aantal vervoerde cliënten door jeugdhulpinstellingen is niet bekend.

Het aantal kinderen dat werd vervoerd naar onderwijs-zorgarrangementen is slecht boven tafel te krijgen. Samenwerkingsverbanden en instellingen kunnen geen harde cijfers geven. Veel zit "verstopt" in het leerlingenvervoer.

In 2016 werden via de TWO Jeugdhulp Holland Rijnland 38 jeugdigen vervoerd naar GGZ jeugdhulp (daghulp, dagbehandeling), waarvan 32 naar Curium en 6 naar buitenregionale bestemmingen (Alphen a/d Rijn en Kaag en Braassem worden hierbij buiten beschouwing gelaten). Op deze 38 cliënten richt zich dus deze notitie met name, naast cliënten "overig vervoer". Voor 2018 wordt uitgegaan van maximaal ca 50 aanvragen.

De volgende kosten waren daarmee gemoeid:

2015: € 198.000,-

2016: € 185.000,-

2017: € 125.000,- (voorlopige schatting, excl Alphen en Kaag en Braassem)

2018: € 135.000,- (begroting jeugdhulp HR)

De dalende kosten hebben te maken met het feit dat Curium het aantal dagbehandelingsplekken heeft teruggebracht. Sommige gemeenten maken meer kosten dan andere gemeenten omdat zij verder weg liggen van de hulplocaties. Bovendien varieert het aantal aanmeldingen sterk per jaar. Een dagbehandeling duurt 6 tot 9 maanden. Dus geen vaste gegevens, zoals bij het leerlingenvervoer. Om die reden behoort tot de voorstellen met betrekking tot het “zittend ziekenvervoer” om ondanks de voorgenomen uitvoering door de gemeenten toch uit te gaan van het solidariteitsmodel, zoals dit voor alle kosten jeugdhulp in Holland Rijnland regionaal beleid is. Dit heeft wel als nadeel dat ritten leerlingvervoer en jeugdhulphulpvervoer apart moeten worden geadmistreerd en dat de integratie dus niet optimaal is.

### 3.2. Cliëntenparticipatie

Een cliëntenraad en een klankbordgroep leerlingenvervoer zijn geraadpleegd over het invoegen van vervoer jeugdhulp en onderwijs-zorgarrangementen in het leerlingenvervoer. Men had geen bezwaar tegen het combineren van de verschillende groepen in het vervoer. Opgemerkt werd dat deze kinderen vaak al eerder gebruik hebben gemaakt van het leerlingenvervoer. Ook werd getoetst hoe men dacht over een apart normenkader voor het toekennen van het vervoer. Men stond daar niet afwijzend tegenover, maar vroeg wel de eigen kracht van de ouders altijd goed te wegen.

### 3.3. Financiën “zittend ziekenvervoer”

Het budget voor vervoer zoals in deze memo bedoeld is een onderdeel van het regionaal jeugdhulpbudget en blijft daarmee onder het verzekeringsmodel vallen.

Gemeente	% inbreng macro- budget jeugd 2017
Hillegom	5,6
Leiden	33,8
Katwijk	16,8
Leiderdorp	6,7
Lisse	5,3
Nieuwkoop	5,8
Noordwijk	5,3
Noordwijkerhout	4
Oegstgeest	5,2
Teylingen	9,6
Zoeterwoude	1,9
<b>Totaal</b>	<b>100</b>

Er is nog geen duidelijk beeld van de feitelijke kosten in 2017. De eerste indruk is dat de kosten binnen budget zijn gebleven: plm. € 125.000,-. In 2017 zijn zowel kosten gemaakt door TWO als door de gemeenten in het kader van een overgangsregeling per 1-8-2017. De rekeningen in 2018 worden verzameld en bij de TWO ingebracht t.b.v. afrekening in het kader van het solidariteitsmodel.

#### **4. Toekennen van het vervoer en ingangsdatum**

Met ambtenaren leerlingenvervoer, Jeugd en gezinsteams en TWO jeugdhulp worden procesafspraken gemaakt, zodat het vervoer naar dagbehandeling GGZ Jeugdhulp en overig in deze notitie bedoeld vervoer door de individuele gemeenten kan worden toegekend, na bestuurlijke besluitvorming.

Voor uitvoering wordt een werkinstructie opgesteld. die na bestuurlijke besluitvorming met partijen worden besproken. Ook zijn de nadere regels op het onderdeel vervoer aangepast zodat meer transparantie is ontstaan over de aard van de vergoeding, de eigen bijdragen en overige kaders.

TWO en gemeenten bepalen in onderling overleg vanaf welke moment het jeugdhulpvervoer via de gemeente loopt. Als uiterste datum hiervoor wordt 1 mei 2018 gehanteerd. De TWO kan wel door JGT en/of ambtenaren leerlingenvervoer gevraagd worden te adviseren.

#### **5. Tarieven vervoer in de nieuwe bekostigingssystematiek**

Zoals eerder geschetst kunnen een aantal jeugdhulpaanbieders vervoerskosten als onderdeel van hun contract factureren. Bij andere aanbieders worden vervoerskosten geacht onderdeel uit te maken van de tarieven. Deze systematiek komt als onvoldoende transparant over. In de nieuwe bekostigingssystematiek waaraan de TWO werkt zal specifieke aandacht komen voor vervoerskosten, waarbij rekening zal worden gehouden met de aard van het vervoer, de (voor- en/of nadelen van) de huidige praktijk, de meningen van aanbieders die nu (delen van) het jeugdhulpvervoer uitvoeren. In de loop van 2018 zullen door het beleidsteam voorstellen met de jeugdhulpaanbieders worden besproken.

29-1-2018 Beleidsteam/TWO