

Algemeen	
Onderwerp	Voorstel uitvoering vervoer jeugdhulp, dagbesteding jeugd en Wmo-dagbesteding binnen taakstelling VervoerGV
Verspreiden	Ja
Contactpersoon	Martine van Calcar
Eenheid	VervoerGV
E-mail	m.vancalcar@vervoergv.nl
Kenmerk	-
Datum	13 september 2023

Voorstel

Nummer	Omschrijving
Voorstel 1.	Instemmen met de coördinatie en realisatie van (landelijk) jeugdhulpvervoer door Vervoer GV
Voorstel 2.	Opdracht geven tot coördinatie en realisatie vervoer naar dagbesteding ter vervanging van school i.h.k.v. jeugdhulp vervoer door Vervoer GV
Voorstel 3.	Besluiten de pilot King Arthur Groep met 1 jaar te continueren

Behandeling

Datum	Overleg	Doel	Conclusie
21-09-23	Directie-overleg	Adviseren	
05-10-23	Portefeuillehoudersoverleg	Vaststellen	

Toelichting

Op dit moment doet zich een aantal operationele vraagstukken voor welke aandacht nodig hebben i.r.t. het realiseren van de gestelde doel en taakstelling van VervoerGV. Grofweg zijn er drie doelen die aandacht vergen en waarover een bestuurlijke uitspraak wordt gevraagd:

1. Coördinatie en realisatie van (landelijk)jeugdhulpvervoer
2. Coördinatie en realisatie vervoer naar dagbesteding ter vervanging van school i.h.k.v. jeugdhulp vervoer door Vervoer GV
3. Continueren pilot King Arthur Groep met 1 jaar

Met dit besluit wordt een bestuurlijke richting gevraagd op deze drie onderwerpen. De verdere uitwerking zal samen met de gemeentelijke uitvoeringsdiensten en zorgpartners worden vormgegeven. Het gaat in deze fase om bestuurlijke accordering van keuzes in de uitvoering van een aantal vervoersvragen.

Algemeen	
Onderwerp	Voorstel uitvoering vervoer jeugdhulp, dagbesteding jeugd en Wmo-dagbesteding
Verspreiden	Ja
Contactpersoon	Martine van Calcar
Eenheid	VervoerGV Maak een keuze
E-mail	m.vanccalcar@vervoergv.nl
Kenmerk	-
Datum	13 september 2023

Voorstel

1. Instemmen met de coördinatie en realisatie van (landelijk) jeugdhulpvervoer door Vervoer GV.
2. Opdracht geven tot coördinatie en realisatie vervoer naar dagbesteding ter vervanging van school i.h.k.v. jeugdhulp vervoer door Vervoer GV.
3. Besluiten de pilot King Arthur Groep met 1 jaar te continueren.

Kernboodschap

Op dit moment doet zich een aantal operationele vraagstukken voor welke aandacht nodig hebben i.r.t. het realiseren van de gestelde doel en taakstelling van VervoerGV. Grofweg zijn er drie doelen die aandacht vergen en waarover een bestuurlijke uitspraak wordt gevraagd:

1. Coördinatie en realisatie van (landelijk)jeugdhulpvervoer
2. Coördinatie en realisatie vervoer naar dagbesteding ter vervanging van school i.h.k.v. jeugdhulp vervoer door Vervoer GV
3. Continueren pilot King Arthur Groep met 1 jaar

Met dit besluit wordt een bestuurlijke richting gevraagd op deze drie onderwerpen. De verdere uitwerking zal samen met de gemeentelijke uitvoeringsdiensten en zorgpartners worden vormgegeven. Het gaat in deze fase om bestuurlijke accordering van keuzes in de uitvoering van een aantal vervoersvragen.

Aanleiding

Bij de oprichting van VervoerGV is als doel en de taakstelling meegeven:

1. Doel
Het bieden van vervoersvoorzieningen aan de door gemeenten geïndiceerde inwoners in het verzorgingsgebied van de enig aandeelhouder rechtspersoon;
2. De taakstelling omvat:
 - de uitvoering van het Wmo-vervoer als bedoeld in artikel 1.2.1 van de Wmo 2015
 - de uitvoering van het leerlingenvervoer als bedoeld in de artikelen 4 van de Wet op het primair onderwijs, Wet op de expertisecentra en Wet op het voortgezet onderwijs;
 - de uitvoering van het jeugdhulpvervoer als bedoeld in artikel 2.3 lid 2 Jeugdwet.

Op dit moment wordt er nog niet volledig invulling gegeven aan deze opdracht van Vervoer GV. De oorzaak hiervan is dat er nog verplichtingen rusten op derden voor zowel de uitvoering van vervoer binnen de Wmo 2015 als binnen de Jeugdwet. Feitelijk gezien wordt er invulling gegeven aan het vervoer van en naar sociale voorzieningen (huidige Wmo-vervoer) en van en naar onderwijslocaties (huidige leerlingenvervoer, (LLV)).

Het vervoer van en naar geïndiceerde maatwerkvoorzieningen Wmo 2015 (zowel regionaal als landelijk) alsmede jeugdhulp (regionaal) is opgenomen als verplichting voor de zorgaanbieders van de

betreffende voorziening. De uitzondering hierop is maatwerkvoorzieningen in het kader van jeugdwet welke landelijk (via LTA VNG) zijn gecontracteerd. Bij deze laatste voorzieningen zijn de gemeenten verantwoordelijk voor het faciliteren van de vervoersvoorzieningen. Met dit voorstel wordt op een drietal terreinen een aantal noodzakelijke stappen gezet.

Argumentatie

Algemeen

VervoerGV is gestart met de doelstelling om gefaseerd de vervoersvraagstukken voor haar gemeenten ter hand te nemen. De financiering van de organisatie is in algemene zin gebaseerd op het WMO- en Leerlingenvervoer. Indien er additionele diensten structureel worden toegevoegd dan dienen het materieel, personeel en middelen uitgebreid te worden. Het gaat hierbij overigens veelal om middelen die nu ook al door de gemeenten worden uitgegeven voor vervoer van haar (kwetsbare) inwoners. In sommige gevallen gaan de gemeente zelf contracten aan met vervoerders en loopt de financiering direct naar andere vervoerders. In andere gevallen vormt het vervoer een onderdeel van de integrale kostprijs van de zorglevering.

Aan Vervoer GV is door de gemeenten (uitvoeringsdiensten) gevraagd om te onderzoeken wat zij kan betekenen voor deze doelgroep en dit type vervoer. Dit is ook in lijn met de opdracht van de gemeenteraden bij de oprichting van de BV vervoer. Er moet echter wel sprake zijn van een financiële gezonde bedrijfsvoering. Hiermee wordt ten allen tijden de continuïteit van het doelgroepenvervoer gewaarborgd. Dit was bij de oprichting van Vervoer GV voor de raden ook een belangrijk uitgangspunt.

Na toevoeging van deze nieuwe dienstverlening aan het takenpakket van vervoer dient er rekening gehouden te worden met een transitieperiode van minimaal een jaar. Dit omdat op dat moment o.a. tijdelijk materieel dient te worden ingezet. Er worden afspraken gemaakt over de condities waaronder dit kan plaatsvinden. Dit aspect heeft echter ook een inkoop-technisch vraagstuk wat nog verder uitgewerkt dient te worden.

Ad 1. Coördinatie en realisatie van (landelijke) jeugdhulpvervoer

Door het ontbreken van de juiste voorwaarden (operationeel en financieel) wordt de uitvoering van het (landelijk) jeugdhulpvervoer gecoördineerd door de lokale uitvoeringsorganisaties. Dit is een onwenselijke situatie voor de betreffende gemeenten (kost veel tijd/capaciteit) en kan bovendien leiden tot mogelijke onrechtmatig contracteren van vervoersorganisaties door gemeenten.

Bovendien past het uitvoeren van dit vervoer binnen de uitgangspunten van de doel en taakstelling van VervoerGV. Voor de daadwerkelijke uitvoering door VervoerGV zijn de tarieven voor het leerlingenvervoer (LLV) niet dekkend. Dit omdat het vervoer weliswaar planbaar is, maar qua verschillende doelgroepen (extra kwetsbare doelgroep met zwaardere zorginzet) doorgaans niet gecombineerd kan worden met het collectieve LLV en niet past binnen de SLA van het Wmo-vervoer. Bovendien ligt de aankomstlocatie vaak buiten de regio en zijn aanvangstijden gelijk aan de schooltijden. Er is daarom in de praktijk doorgaans sprake van individueel vervoer wat niet volgtijdelijk gerealiseerd kan worden met het LLV.

Het is mogelijk om op korte termijn de coördinatie van de gemeenten betreffende het jeugdhulpvervoer iteratief onder te brengen bij VervoerGV. Voorwaarde is dat voor de vergoeding wordt uitgegaan van 2,5x de ritprijs die van toepassing is volgens de LLV-tarieven. Een rit die binnen het LLV uitkomt op een ritprijs van 10 euro zal voor het jeugdhulpvervoer dus 25 euro kosten. De ritprijs is gekoppeld aan het type van vervoer (Landelijk, individueel). Hierbij is al rekening gehouden met de nieuwe tariefstructuur van de gemeenten. Voor Vervoer GV is dit een reële kostprijs. Waar mogelijk zal Vervoer BV de ritten zelf uitvoeren. Wanneer dit niet mogelijk is neemt Vervoer BV de verantwoordelijkheid voor de afspraken met een externe vervoerder. Voor het LTA vervoer is in een aantal gevallen ook sprake van begeleiding tijdens de reis. Dit maakt geen onderdeel uit van de tariefstelling en zal op basis van maatwerk opgelost worden in overleg met de uitvoeringsdienst en de betreffende aanbieder.

Bij de uitvoeringsorganisaties is in juli opgevraagd welke ritten afgelopen periode ingezet zijn. Intentie was om hiermee inzichtelijk te maken wat het financieel verschil is t.o.v. de huidige situatie. Helaas is aanleveren om diverse redenen niet tijdig gelukt. VervoerGV heeft de inschatting t.a.v. het benodigde vergoeding wel kunnen maken op basis van haar eigen kostprijzen.

Ad 2. Insteek vervoer naar dagbesteding ter vervanging van school i.h.k.v. jeugdhulp

Vanuit het traject om de dagbesteding te verbeteren is door een aantal aanbieders de suggestie gedaan om het jeugdhulpvervoer van en naar dagbesteding ter vervang van onderwijs door VervoerGV te laten uitvoeren.

VervoerGV heeft op de korte termijn geen capaciteit voor het geheel uitvoeren van deze diensten in eigen beheer. Deze vorm van vervoer kent namelijk nagenoeg dezelfde begintijden als LLV, maar andere eindtijden. Hierdoor is het vervoer niet gemakkelijk te combineren met het LLV. Uit een eerste analyse is gebleken dat VervoerGV wel in staat is om de coördinatie van dit vervoer ter hand te nemen. De daadwerkelijke uitvoering kan zij (tijdelijk) uit laten voeren middels onderaanneming. Om de volledige uitvoering zelf ter hand te nemen is meer tijd nodig. Het advies nu is om deze dienstverlening pas op de middellange termijn volledig door VervoerGV uit te laten voeren maar nu wel te starten met een pilot om de coördinatie ter hand te nemen. Door deze coördinerende rol wordt tevens een goed inzicht verkregen in de mogelijkheden om deze taak op termijn structureel te gaan uitvoeren. Voorwaarde is dat voor de vergoeding wordt uitgegaan van 1,5x de ritprijs die van toepassing is volgens de LLV-tarieven. Een rit die binnen het LLV uitkomt op een ritprijs van 10 euro zal voor vervoer naar dagbesteding ter vervanging van school i.h.k.v. jeugdhulp dus 15 euro kosten. Gelijktijdig met deze pilot loopt een traject ter verbetering continuïteit dagbesteding voor zowel jeugdigen als volwassenen. Op basis van de uitkomsten van dit project en de bevindingen in de pilot kan een keuze gemaakt worden t.a.v. een structurele inrichting.

Ad 3. Insteek en visie op de maatwerkvoorziening van de Wmo dagbesteding

VervoerGV verzorgt in de vorm van een Pilot het vervoer van en naar de dagbestedingslocatie van zorgaanbieder King Arthur Groep (KAG). Deze pilot is gestart naar aanleiding van een breder vraagstuk met betrekking tot vervoersproblematiek van gecontracteerde zorgaanbieders inzake het vervoer van en naar Wmo dagbestedingslocaties. Zorgorganisaties voor zowel Jeugd als WMO-dagbesteding hebben zowel in technische als financiële zin moeite om conform de vereiste in de voorgeschreven wet personenvervoer 2000 uitvoering te geven aan hun verplichtingen.

In de Pilot KAG wordt er naast het Wmo-vervoer een combinatie gemaakt met het vervoer in het kader van de Wet Langdurige Zorg (WLZ). De huidige pilot loopt in principe tot eind 2023. Een uitgebreide evaluatie heeft nog niet heeft plaatsgevonden. In samenwerking met de gemeenten wordt nu wel een bredere verkenning uitgevoerd naar de toekomstige inrichting van de dagbesteding in gemeenten. Het advies is om de pilot KAG met een jaar te verlengen. Dit in afwachting van de bredere verkenning.

Uitvoering

Op basis van besluitvorming in het PHO zal Vervoer GV in samenwerking met gemeenten en de Regio de uitvoering ter hand nemen.