



Serviceorganisatie
Jeugd ZHZ

Uitwerking vervoersvoorziening jeugdhulp Zuid Holland Zuid 2016

Inhoud

1	INLEIDING	3
2	SITUATIE VÓÓR 1 JANUARI 2015	4
2.1	VERVOERSVOORZIENING VÓÓR 1 JANUARI 2015	4
2.1.1	Vervoersvoorziening in de AWBZ	4
2.1.2	Vervoersvoorziening vanuit de Zvw	4
2.1.3	Vervoersvoorziening vanuit de Wjz	4
2.2	CONTINUÏTEIT VAN ZORG	5
2.2.1	Financiering zorgcontinuïteit	5
3	HET WETTELIJK KADER.....	6
3.1	UITLEG VAN ARTIKEL 2.3 VAN DE JEUGDWET.....	6
3.2	JURISPRUDENTIE.....	7
3.3	SAMENVATTING	7
4	FINANCIEEL KADER	9
4.1	BEGROTING	9
4.2	TARIEVEN.....	9
4.3	EIGEN BIJDRAGE	10
4.4	GEBIED	10
4.5	SAMENVATTING	10
5	UITGANGSPUNTEN VOORZIENING.....	11
5.1	UITGANGSPUNTEN.....	11
5.1.1	<i>Eigen kracht/ netwerk.....</i>	<i>11</i>
5.1.2	<i>Medische noodzaak of beperkingen zelfredzaamheid</i>	<i>11</i>
5.1.3	<i>Vervoersvoorziening vs. inkomensvoorziening</i>	<i>12</i>
5.1.4	<i>Financiële beheersbaarheid</i>	<i>12</i>
5.1.5	<i>Toetsingskader professional.....</i>	<i>12</i>
5.1.6	<i>Administratieve lastenverlichting.....</i>	<i>13</i>
6	UITWERKING IN DE PRAKTIJK	14
6.1	DOELGROEP	14
6.1.1	<i>Volume</i>	<i>14</i>
6.1.2	<i>Vervoersrichtingen</i>	<i>14</i>
6.1.3	<i>Vaststellen medische noodzaak en beperking in de zelfredzaamheid</i>	<i>14</i>
6.2	VORM	16
6.2.1	<i>Individuele voorziening.....</i>	<i>16</i>
6.2.2	<i>Vervoersvormen</i>	<i>16</i>
6.2.3	<i>Financieringsvormen</i>	<i>17</i>
6.3	KWALITEIT.....	19

6.4	TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN	19
6.5	VERVOLGPROCES.....	20

1 Inleiding

Met de inwerkingtreding van de Jeugdwet zijn gemeenten vanaf 1 januari 2015 verantwoordelijk geworden voor de totale jeugdhulp. Een onderdeel van deze wetgeving is het voorzien in vervoer van een jeugdige naar een locatie waar de jeugdhulp wordt geboden (art. 2.3. lid 2 JW).

Tot en met 31 december 2014 werden de vervoerskosten vergoed binnen de AWBZ en voor de Jeugd-GGZ vanuit de zorgverzekeraar op basis van het zogeheten 'zittend ziekenvervoer' (hardheidsclausule). Per 1 januari 2015 zijn gemeenten verantwoordelijk voor een vervoersregeling binnen de Jeugdwet. Gemeenten zijn hier pas laat over geïnformeerd door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, waardoor er eerder nog geen regels waren opgesteld om de toegang tot vervoersvoorzieningen binnen de jeugdhulp te organiseren.

Leeswijzer

De Serviceorganisatie heeft een uitwerking van het artikel in de Jeugdwet opgesteld om zo te komen tot een eenduidige en toepasbare vervoersregeling, die kan worden ondergebracht Verordening Jeugdhulp, Nadere regels en Beleidsregels. Dit ligt nu aan u voor. Hierin leest u de wijze waarop het vervoer voor 1 januari 2015 was geregeld, het wettelijk en financiële kader en de uitgangspunten waarop de regels verder worden gebaseerd.

Daarnaast worden er keuzes gemaakt over hoe de uitvoering van het vervoer plaats moet vinden.

De Verordening Jeugdhulp Zuid-Holland Zuid en de Nadere regels en Beleidsregels worden aangepast. Daarnaast moet de toepassing van de regels worden geïmplementeerd binnen de toegang van de Stichting Jeugdteams. Meer hierover leest u in het hoofdstuk over het procesverloop.

2 Situatie vóór 1 januari 2015

Zoals in de inleiding te lezen, waren er tot 1 januari 2015 verschillende vervoersstromen binnen jeugdzorgvoorzieningen, de AWBZ en de jeugd GGZ (Zvw). Door de komst van de Jeugdwet is dit geworden tot één wetsartikel dat een vervoersvoorziening regelt voor alle jeugdigen die onder de Jeugdwet vallen.

2.1 Vervoersvoorziening vóór 1 januari 2015

Iedere wettelijke vorm waarin jeugdzorg werd geboden (Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ), Zorgverzekeringswet (Zvw) en Wet op de Jeugdzorg (Wjz)) had een eigen wijze waarop er invulling werd gegeven aan een vervoersvoorziening. Hieronder vindt u deze per vorm uitgewerkt.

2.1.1 Vervoersvoorziening in de AWBZ

Tot 1 januari 2015 organiseerden de aanbieders in de AWBZ het vervoer zelf, bijvoorbeeld tussen huis en kinderdienstcentrum, voor jeugdigen aan wie zij zorg verleenden op grond van de AWBZ. De aanbieders waren vrij in de wijze waarop zij dit organiseerden, bijvoorbeeld door het vervoer in te kopen bij een taxibedrijf of het zelf uitvoeren met eigen vervoersmiddelen. Naast het vervoer van jeugdigen met een beperking die thuis wonen, hadden aanbieders ook de verantwoordelijkheid voor het vervoer van jeugdigen die bij hen wonen, maar op een andere locatie zorg afnemen. Hierdoor hadden aanbieders de mogelijkheid om combinaties te maken tussen thuiswonende en intramuraal wonende jeugdigen. De kostprijs van het vervoer was verdisconteerd in de tarieven van het zorgzwaartepakket.

2.1.2 Vervoersvoorziening vanuit de Zvw

Patiënten die voor een extramurale Zvw-behandeling een vervoersbehoefte hadden, konden voor 1 januari 2015 een beroep doen op de regeling zittend ziekenvervoer (art. 2.13 t/m 2.15 Besluit Zorgverzekering). Deze regeling was in principe niet bedoeld voor andere patiëntencategorieën, maar bevatte een hardheidsclausule voor mensen die frequent of over lange afstand voor hun behandeling moesten reizen en voor wie een 'onbillijkheid van overwegende aard' aan de orde was. Verzekeraars hanteerden om dit te bepalen een rekenregel.

De hardheidsclausule werd tot 2015 onder andere ingezet voor de doelgroep van jeugdige psychiatrische patiënten (jeugd-ggz). De zorgverzekeraar kon op twee wijzen het vervoer regelen; 1. door het inkopen van vervoer bij een taxibedrijf of 2. Het verstrekken van een kilometertarief waarbij de verzekerde kosten van OV of gereden kilometers kon declareren. De verzekeraar had de mogelijkheid om een eigen bijdrage te vragen (97 euro).

2.1.3 Vervoersvoorziening vanuit de Wjz

In de Wjz was er geen sprake van een vervoersvoorziening, zoals deze thans is opgenomen in de Jeugdwet. Alleen voor de gesloten jeugdzorg was er een vervoersbepaling waarbij het beveiligde vervoer via de Dienst Vervoer en Ondersteuning (DVO) is geregeld. Ook voor 2015 is DVO door het ministerie van VWS aangewezen als vervoerder voor het beveiligde vervoer (art. 6.3.5 Jeugdwet). Voor de overige doelgroepen binnen de Wjz was er geen vervoersvoorziening, tenzij een instelling dit zelf had georganiseerd. De kosten waren vaak verdisconteerd in de tarieven.

2.2 Continuïteit van zorg

Met de komst van de Jeugdwet is er de splitsing in de diverse zorggroepen (AWBZ, Zvw en Wjz) verdwenen en is er één artikel in de Jeugdwet waarin een vervoersvoorziening is geregeld. De gemeenten hebben de opdracht gekregen om te voorzien in continuïteit van zorg in het jaar 2015. Hieronder valt ook de voortzetting van vervoersvoorzieningen die in 2014 zijn toegekend. Vanaf 1 januari 2016 vervalt dit overgangsrecht voor een ieder van rechtswege.

2.2.1 Financiering zorgcontinuïteit

AWBZ

Het vervoersdeel vanuit de AWBZ is opgenomen in contracten met aanbieders. De kostprijs voor vervoer is verdisconteerd in de tarieven. Voor de oude AWBZ regeling geldt een gemiddeld integraal tarief (opgenomen binnen de productafspraken van 2015) van:

- Vervoer dagbesteding/dagbehandeling GHZ extramuraal : 7,76 euro per dag
- Vervoer dagbesteding /dagbehandeling Kind extramuraal : 13,81 euro per dag

Zvw

Dat ook de verantwoordelijkheid voor vervoer van de jeugd-GGZ bij de gemeenten ligt, is pas laat bekend geworden. Daardoor zijn er bij de contractering in 2014 geen afspraken met GGZ-aanbieders gemaakt over het vervoer. Om de continuïteit van zorg te kunnen garanderen staan gemeenten garant voor de financiering van de vervoerskosten voor de cliënten die hier ook in 2014 recht op hadden. Lopende afspraken met de zorgverzekeraar worden gecontinueerd, waaronder ook het kilometertarief van 0,31 euro. Declaraties worden door de Serviceorganisatie Jeugd ZHZ uitbetaald waar de zorgverzekeraar reeds een toekenning voor heeft gedaan.

Totdat er besluitvorming op het beleid rondom de vervoersvoorziening heeft plaatsgevonden wordt er voor de doelgroep Jeugd-GGZ door de Jeugdteams / Sociale Teams gewerkt met de handleiding vervoersinstructie die voorheen door de zorgverzekeraars werd gehanteerd. Dit geldt zowel voor de groep die onder zorgcontinuïteit als voor de nieuwe aanvragen, totdat er beleid rondom vervoer is vastgesteld.

Wjz

Zoals benoemd was er voor de Wet op de Jeugdzorg in principe geen vervoersregeling. Voor de doelgroep binnen het gedwongen kader is het vervoer door het Rijk georganiseerd. Er is voor de gemeenten dan ook geen doelgroep, waarvoor op basis van zorgcontinuïteit vervoer moet worden georganiseerd.

Dekking

De dekking van de complete vervoerskosten moet gevonden worden in het macrobudget dat het Rijk heeft gedecentraliseerd aan de gemeenten. Ook voor de doelgroep Jeugd-GGZ waarvoor in eerste instantie geen middelen waren overgekomen. Na de publicatie van de meicirculaire 2015 is dit bijgesteld. Meer hierover leest u terug in hoofdstuk 4.

3 Het wettelijk kader

In artikel 2.3 van de Jeugdwet wordt de jeugdhulpplicht van gemeenten geregeld. Onder lid 2 van dit artikel is opgenomen ‘*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.*’

3.1 Uitleg van artikel 2.3 van de Jeugdwet

Artikel 2.3, tweede lid houdt in dat gemeenten in bepaalde omstandigheden verantwoordelijk zijn voor de bereikbaarheid van de jeugdhulp. De bepalende termen in dit artikel zijn:

- a) naar oordeel van het college;
- b) medische noodzaak;
- c) beperkingen in de zelfredzaamheid;
- d) vervoer van een jeugdige.

Sub a) Naar oordeel van het college

De term **naar oordeel van het college** suggereert dat het college een behoorlijke mate van beleidsvrijheid heeft bij het beoordelen van de toekenning van een vervoersvoorziening. Navraag bij het Ministerie van VWS wijst uit dat deze interpretatie klopt. Het college heeft de mogelijkheid om aanvullend beleid c.q. criteria op te stellen waaraan een aanvraag tot een vervoersvoorziening moet voldoen.

De memorie van toelichting op de Jeugdwet zegt bij artikel 2.3 lid 2, dat het college bij vaststellen van de noodzakelijkheid tot vervoer, het principe van eigen kracht als uitgangspunt moet hanteren.

Sub b) Medische noodzaak

In artikel 2.3 lid 2 wordt de term **medische noodzaak** benoemd. Er is niet aangegeven of verder gedefinieerd (art. 1 begripsbepaling) wat hieronder verstaan wordt. De beoordeling van een medische noodzaak wordt overgelaten aan het oordeel van het college.

Voor 1 januari 2015 werd vanuit de Nederlandse Zorgautoriteit (NZA) de volgende definitie gehanteerd: *De medische noodzaak kan aanwezig zijn als de jeugdige, indien gebruik gemaakt zou worden van het openbaar vervoer, een beperking heeft met lopen, instappen of staan of indien er sprake is van desoriëntatie.* De Jeugdwet hanteert geen definitie, maar benoemt wel in de memorie van toelichting de oude regeling. Daarbij wordt nog eens benadrukt dat het college de afweging maakt of er sprake is van medische noodzaak en dat zij daarbij het uitgangspunt van eigen kracht hanteren.

Sub c) Beperkingen in de zelfredzaamheid

Het criterium van **beperkingen in de zelfredzaamheid** kwam in oude regelingen rondom zittend ziekenvervoer niet voor. In de AWBZ werd er standaard vanuit gegaan dat een jeugdige onder de 12 jaar onvoldoende zelfredzaam is.

Net als bij het vaststellen van de medische noodzaak, is het beoordelen van beperkingen in de zelfredzaamheid aan het oordeel van het college en moet zij hierbij het uitgangspunt van eigen kracht hanteren conform de memorie van toelichting. Dit kan betekenen dat wanneer een jeugdige jonger dan 12 jaar is en de ouders in staat zijn deze zelf te vervoeren, er niet per definitie een vervoersvoorziening wordt toegekend.

Sub d) Vervoer van een jeugdige

De regeling spreekt specifiek over het **vervoer van een jeugdige** van en naar een locatie waar jeugdhulp wordt geboden. In de oude regeling voor Jeugd-GGZ (hardheidsclausule) was het ook voor ouders mogelijk om hun reiskosten te declareren bij de zorgverzekeraar, bijvoorbeeld als zij aanwezig moesten zijn bij voortgangsgesprekken. De Jeugdwet laat dit niet langer meer toe (zie ook paragraaf 4.4).

In de hardheidsclausule, gehanteerd door de zorgverzekeraars, is opgenomen dat *het ziekenvervoer zoals opgenomen in dit artikel omvat ook vervoer van een begeleider, als er begeleiding noodzakelijk is, of als het begeleiding betreft van kinderen jonger dan 16 jaar. In bijzondere gevallen kunnen wij vervoer van 2 begeleiders toestaan*. De zorgverzekeraar maakte echter zo veelvuldig gebruik van deze clausule dat er feitelijk geen sprake meer is van een bijzonderheid en/of afwijking op gevoerd beleid, dat er juridisch gezien geen sprake is van een echte hardheidsclausule.

3.2 Jurisprudentie

Door gebrek aan voldoende wet- en regelgeving worden gemeenten geadviseerd om reeds bestaande jurisprudentie rondom doelgroepenvervoer (waaronder leerlingenvervoer en Wmo-vervoer) waar gemeenten al voor verantwoordelijk zijn, toe te passen bij het opstellen van beleid. Zo heeft de VNG in de Factsheet over jeugdhulp en vervoer, als tip opgenomen om aansluiting te zoeken bij deze uitspraken. In de praktijk zal dit waarschijnlijk niet altijd even eenvoudig zijn, maar is het een overweging zeker waard.

Er is veel jurisprudentie beschikbaar rondom leerlingenvervoer en Wmo-vervoer op het niveau van beroep (rechtbank) en hoger beroep (Raad van State) die richting kunnen geven aan wat gebruikelijk is binnen een vervoersregeling. Zo is er vaste jurisprudentie die stelt dat de begeleiding van jeugdigen in het vervoer in beginsel de verantwoordelijkheid van de ouders is (ECLI:AY3674 en ECLI:AF2494). Daarnaast is er ook jurisprudentie te vinden over wat als redelijke inzet (van tijd) door de ouders kan worden gezien en wanneer het ouders onmogelijk is deze begeleiding te verzorgen.

3.3 Samenvatting

Voor de uitwerking van de vervoersvoorziening is het in acht nemen van het wettelijk kader en jurisprudentie noodzakelijk, maar ook richtinggevend voor de uitwerking naar de praktijk.

Bovenstaande houdt kort samengevat in dat gemeenten:

- veel vrijheid hebben in het organiseren van vervoer;
- daarbij eigen kracht als uitgangspunt moeten nemen;
- er een medische noodzaak of beperking in de zelfredzaamheid moet zijn voor de toegang tot een vervoersvoorziening;

- deze bepalingen naar inzicht van college zijn vast te stellen;
- alleen verplicht zijn een vervoersvoorziening te bieden aan jeugdigen en niet aan de ouder(s)/ wettelijk vertegenwoordiger(s);
- de jurisprudentie van andere vormen van doelgroepenvervoer die onder verantwoordelijkheid van de gemeenten valt, als richtinggevend moet worden beschouwd.

4 Financieel kader

Het vaststellen van het macrobudget 2015 is gebaseerd op historische cijfers (volume en tarieven). In dit budget is het component van vervoer alleen opgenomen voor de AWBZ. Het component van de Jeugd-GGZ is niet meegenomen. Met andere woorden, voor het jaar 2015 zijn er geen middelen overgekomen voor de uitvoering van de vervoersvoorziening voor de Jeugd-GGZ en moet de bekostiging hiervan gevonden worden binnen het huidige macrobudget.

Bij het verschijnen van de meicirculaire 2015 is toegezegd dat er budget naar de gemeenten komt voor dit deel van vervoer. Landelijk is er 8 miljoen beschikbaar gesteld voor het zittend ziekenvervoer. Echter, de meicirculaire 2015 laat juist een verdere daling van het macrobudget in 2015 voor de regio Zuid-Holland Zuid zien, waardoor er ondanks de extra middelen een hogere financiële druk op de jeugdhulp ontstaat.

4.1 Begroting

Tot en met augustus 2015 is voor Jeugd-GGZ vervoer bij de Serviceorganisatie in het totaal een totaal bedrag van 89.287 euro gedeclareerd. Uit reeds ingediende declaraties blijkt dat de kosten per cliënt van het vervoer sterk kunnen verschillen (ter illustratie, variërend van 160 euro tot 1.800 euro per maand). Dit is onder andere te verklaren door variabelen als aantal kilometers en aantal gereden ritten.

Op basis van huidige declaratiegegevens kan bij extrapolatie worden gesteld dat kosten voor vervoer op jaarbasis naar schatting uitkomen op 134.000 euro bij een gelijkblijvende omstandigheden voor het vervoer naar Jeugd-GGZ. Vervoersdeclaraties m.b.t. PGB, AWBZ en overig zijn hier niet in meegenomen. Daarnaast is het bij de Serviceorganisatie niet bekend wat de 'schadelast' van de verzekeraars was m.b.t. de genoemde vervoersvergoeding aan jeugdigen in 2014.

Door gebrek aan gegevens en te weinig inzicht in de komende lasten, is het nagenoeg niet mogelijk een degelijke inschatting van de vervoerskosten te maken. Gebaseerd op ervaringen met andersoortig doelgroepenvervoer, is onze inschatting dat vervoerskosten hoog op kunnen lopen bij gelijkblijvende omstandigheden. Dat maakt dat de urgentie van een goed vervoersbeleid hoog is. Daarnaast is het uitgangspunt van het jeugdhulpstelsel in Zuid-Holland Zuid dat er zoveel mogelijk middelen worden ingezet voor jeugdhulp. Iedere euro die uitgegeven wordt aan vervoer, gaat niet naar de daadwerkelijke jeugdhulp.

4.2 Tarieven

Er zijn geen voorschriften over welk tarief er voor een vervoersvoorziening gehanteerd moet worden. Ook wordt er niet verwezen naar minimale of maximale tarieven op basis van andere regelingen.

Omdat de Serviceorganisatie pas kort voor de transitiedatum geïnformeerd werd over het bieden van zorgcontinuïteit en de vervoersregeling Jeugd-ggz, is er op pragmatische wijze voor gekozen om tijdelijk de oude werkwijze van de zorgverzekeraars (hardheidsclausule) inclusief tarieven toe te passen. Deze regeling hanteert een tarief van 0,31 euro per gereden kilometer op basis van eigen

vervoer en snelste route (zie ook paragraaf 2.2.1). Voor de nieuwe vervoersregeling moet nog de afweging worden gemaakt of er een kilometertarief wordt vastgesteld. Hierover leest u meer in paragraaf 6.2.2.

4.3 Eigen bijdrage

Bij de uitvoering van de vervoersregeling zorgverzekeringswet was het gebruikelijk om een eigen bijdrage te rekenen van 97 euro per jaar. De hoogte van de eigen bijdrage kon variëren per verzekeraar, maar vorenstaande bedrag was preferent. Bij andere vormen van doelgroepenvervoer waar gemeenten voor verantwoordelijk zijn, wordt ook een vorm van eigen bijdrage gehanteerd (bij het leerlingenvervoer is dit bijvoorbeeld een drempelbedrag).

De Jeugdwet biedt niet de mogelijkheid om een eigen bijdrage te heffen voor een vervoersvoorziening. Dit houdt in dat, indien er een vervoersvoorziening wordt toegekend, de kosten volledig voor rekening van de gemeenten zijn.

4.4 Gebied

Binnen de regio Zuid-Holland Zuid (17 gemeenten) is de infrastructuur divers. Zowel stad als platteland zijn in deze regio vertegenwoordigd. Dit heeft zijn weerslag op de bereikbaarheid van voorzieningen en de afstanden waarover vervoer plaatsvindt. Hierdoor is de inschatting te maken dat de hoogte van de declaraties van een vervoersvoorziening voor de regio Zuid-Holland Zuid hoger liggen dan bijvoorbeeld in de regio Rijnmond. Een eerste blik op de vervoersrichtingen geeft een zeer diffuus beeld, waardoor clustering van vervoer nauwelijks mogelijk zal zijn.

Het is de vraag of bij de verdeling van de middelen door het Rijk, bovenstaande gebiedsverdeling is meegenomen. Hierdoor kan er een financieel risico ontstaan.

4.5 Samenvatting

Het financiële kader voor de vervoersvoorziening is beperkt. De middelen moeten gevonden worden in het macrobudget waarvan, na het verschijnen van de meicirculaire, bekend is geworden dat het totale budget voor de regio Zuid-Holland Zuid over het jaar 2015 e.v. daalt. Gelet op voorgaande kan worden samengevat dat:

- de financiële ruimte voor een vervoersvoorziening beperkt is;
- de kosten gedekt moeten worden vanuit het macrobudget (m.a.w. iedere euro die besteed wordt aan vervoer, gaat niet naar de zorg);
- er geen zicht is op de schadelast van verzekeraars over voorgaande jaren;
- alleen voor het onderdeel AWBZ vervoer is opgenomen in de contractering met de aanbieders;
- het artikel in de Jeugdwet veel vrijheid biedt, ook voor het vaststellen van de tarieven;
- het vorderen van een eigen bijdrage niet mogelijk is;
- doordat vervoersbewegingen diffuus zijn en een totaalbeeld hiervan ontbreekt, collectiviteit in het vervoer nauwelijks te realiseren zal zijn;
- de gebiedsindeling (afstand woning-zorglocatie) op kostenniveau risico verhogend kan werken.

5 Uitgangspunten voorziening

Gelezen de voorgaande hoofdstukken is helder geworden dat er veel vrijheid is voor gemeenten, maar dat er wel enkele (minimale) kaders in de wetgeving zijn opgenomen. Deze kaders zijn bepalend bij het formuleren van de uitgangspunten voor de vervoersvoorziening.

5.1 Uitgangspunten

Na interpretatie van relevante wetgeving, bestaande jurisprudentie rondom doelgroepenvervoer en eerder vastgesteld beleid (beleidsplan/BRTA) zijn er uitgangspunten geformuleerd.

5.1.1 Eigen kracht/ netwerk

De Jeugdwet hanteert duidelijk het uitgangspunt eigen kracht. Dit staat haaks op de oude vervoersregelingen. Hierbij ging het meer om het 'recht' dat iemand had. Bij de nieuw te ontwikkelen werkwijze moet eigen kracht dan ook als grondlegger worden gehanteerd, anders blijft de oude situatie doorgang vinden.

Dit houdt in dat de beoordeling van de noodzaak op een vervoersvoorziening, bepaalde kennis, kunde en getransformeerde gedachten vraagt bij de toegangsverlening. In deze transformatiegedachte is met elkaar nog wel een slag in te slaan. Ouders betalen niet langer een premie bij de zorgverzekeraar waaraan rechten konden worden verleend.

Uitgangspunt 1: Wij stimuleren de eigen kracht en het inzetten van het eigen netwerk. Daarmee stappen wij af van de gedachte dat een vervoersvoorziening als recht kan worden beschouwd.

5.1.2 Medische noodzaak of beperkingen zelfredzaamheid

De Jeugdwet spreekt over de medische noodzaak of de beperking in de zelfredzaamheid als grondslagen voor het toekennen van een vervoersvoorziening. Voor het vaststellen van deze criteria zijn er landelijk enkele richtlijnen bekend en is er jurisprudentie van het doelgroepenvervoer waar gemeenten al langer voor verantwoordelijk zijn.

Ongeacht of er sprake is van een medische noodzaak of beperkingen in de zelfredzaamheid, kan een vervoersvoorziening alleen worden toegekend als er binnen het eigen netwerk en vanuit de eigen kracht geen andere mogelijkheden zijn. De keerzijde is dat het gebrek aan vervoer geen belemmering mag vormen voor de toegang tot hulp.

Uitgangspunt 2: De toegang tot hulp mag niet belemmerd worden door het gebrek aan vervoersmogelijkheden. Daarbij geldt dat er sprake moet zijn van een medische noodzaak of beperkingen in de zelfredzaamheid voor de verstrekking van een vervoersvoorziening **mits er geen mogelijkheden zijn vanuit de eigen kracht of netwerk.**

5.1.3 Vervoersvoorziening vs. inkomensvoorziening

De Jeugdwet benoemt de mogelijkheid tot vervoer als onderdeel van een voorziening in de jeugdhulp. De achterliggende gedachten hierbij is dat het voor een ieder mogelijk moet zijn om toegang te krijgen tot de jeugdhulp, indien dit nodig is.

Zoals de vervoersvoorziening voorheen werd ingevuld, was dit meer in de vorm van een inkomensvoorziening. Men betaalde een premie en had daarbij recht op een product. Ook in de situatie dat ouders zelf hun kind kunnen vervoeren, konden de gemaakte kosten gedeclareerd worden. Dit maakt dat de vervoersvoorziening meer het karakter heeft gekregen van een inkomensvoorziening.

Onder de Jeugdwet dient de vervoersvoorziening niet als inkomensvoorziening en wordt daar ingezet waar de toegang tot de jeugdhulp anders niet kan worden gegarandeerd. Indien er zwaarwegende redenen zijn, zoals bijvoorbeeld het inzetten van speciaal medisch vervoer, dan moet de mogelijkheid tot een vervoersvoorziening aanwezig zijn.

Het niet kunnen betalen van vervoer kan dan ook **niet** in zijn algemeenheid worden aangemerkt als een beperking in de zelfredzaamheid.

Uitgangspunt 3: Een vervoersvoorziening vanuit de Jeugdwet heeft specifiek niet het karakter van een inkomensvoorziening. Het financieel niet kunnen dragen van de lasten van het vervoer wordt niet beschouwd als een beperking in de zelfredzaamheid, maar moet er een beroep worden gedaan op voorliggende voorzieningen.

5.1.4 Financiële beheersbaarheid

De implementatie van de Jeugdwet is gepaard gegaan met een bezuinigingsmaatregel. Daarbij zijn de kosten voor vervoer moeilijk in te schatten en laat de nieuwe verdeling van de middelen in de meicirculaire 2015 een verdere daling van het macrobudget zien. Dit maakt dat het kunnen monitoren op kosten en bijsturen waar nodig een belangrijke opgave is. Binnen de huidige vervoersregeling is dit nagenoeg niet mogelijk, mede omdat het systeem gebaseerd is op declaraties en op criteria die niet aansluiten op de uitgangspunten van de Jeugdwet.

Er zijn meerdere manieren te bedenken waarop de uitnutting van het budget te beïnvloeden is. Bijvoorbeeld door de toekenningscriteria aan te scherpen en door de manier waarop de vorm van een vervoersvoorziening wordt ingevuld.

Uitgangspunt 4: De vorm waarin de vervoersvoorziening wordt geboden draagt bij aan de financiële beheersbaarheid van het product.

5.1.5 Toetsingskader professional

De term 'naar oordeel van het college' geeft het college een behoorlijke mate van vrijheid bij het beoordelen van de toekenning van een vervoersvoorziening.

Voor de functionaris die de vervoersaanvraag beoordeelt kan zowel de interpretatie van de regeling als de uitkomst van de beoordeling verschillen. Om zoveel mogelijk de indruk van willekeur te vermijden, maar de mogelijkheid tot maatwerk niet in te perken, is het noodzakelijk om de professional te voorzien van heldere richtlijnen mede in het kader van de financiële beheersbaarheid.

De keerzijde daarvan is dat een toetsingskader snel kan leiden tot een nieuw document waar cliënten zich 'rechten' aan kunnen gaan ontlelen. Dit kan ten koste gaan van het maatwerk wat de Jeugdwet voor ogen staat en leiden tot protocollering van het stelsel.

Voor de beoordeling van een aanvraag voor een vervoersvoorziening is van belang dat:

- de professional voldoende op de hoogte is van aanpalende vervoersregelingen (leerlingenvervoer, WMO vervoer)
- dat de professional goed zicht heeft op de sociale kaart voor wat betreft de aanwezigheid van de lokale (vervoers)voorzieningen (vrijwilligersvervoer) en de vervoersvoorzieningen door jeugdhulpaanbieders zelf georganiseerd.
- De professional voldoende " gereedschap " in huis heeft om de inzet van de eigen kracht te beoordelen (dit kan o.a. aan de hand van de zelfredzaamheidsmatrix).

Uitgangspunt 5: Voor de professional wordt een helder toetsingskader geformuleerd, waarbij er ruimte blijft voor de gedachte van de Jeugdwet, het bieden van maatwerk.

5.1.6 Administratieve lastenverlichting

Belangrijk uitgangspunt bij de uitvoering van de Jeugdwet is het verlagen van de administratieve lasten. Bij het ontwerpen van een nieuwe regeling c.q. voorziening moet dit dan ook in ogenschouw worden genomen. De uitvoering van de huidige vervoersregeling voldoet niet aan de uitgangspunten van het nieuwe stelsel, waardoor er een nieuw administratief proces is gecreëerd dat niet wenselijk is. De last is voornamelijk te vinden in het maandelijks indienen, controleren en het betalen van de declaraties.

Uitgangspunt 6: Bij het uitvoeren van de nieuwe vervoersregeling worden de administratieve lasten tot het minimum beperkt.

6 Uitwerking in de praktijk

In voorgaande hoofdstukken zijn de kaders, zowel wettelijk als financieel, en de uitgangspunten benoemd. In hoofdstuk 6 maken we inzichtelijk hoe het gestelde kader uit pakt in de praktijk en welke keuzemomenten zich hier dan nog bevinden.

6.1 Doelgroep

De doelgroep die nog in aanmerking komt voor een vervoersregeling is door de Jeugdwet aanzienlijk gewijzigd. In de oude regelingen waren er minimale beperkingen, voornamelijk voor de Jeugd-GGZ doelgroep, waarbij de zorgverzekeraar gebruik maakte van een algemene rekenregel. Door dit meer te vatten in kaders en uitgangspunten, wordt een bepaald deel van de oude doelgroep uitgesloten. Een goed voorbeeld daarvan is de uitsluiting van de vergoedingen voor vervoer van ouder(s)/wettelijk vertegenwoordiger(s), daar de Jeugdwet een harde knip maakt bij de leeftijdsgrens van 18 jaar.

6.1.1 Volume

Binnen de Jeugdwet wordt er geen onderscheid meer gemaakt tussen de 'oude' vormen van jeugdhulp (AWBZ, Zvw en Wjz) en geldt voor iedere jeugdige tot 18 jaar dezelfde regeling. Hierdoor zullen de criteria voor het in aanmerking komen van een vervoersregeling, een deel van de doelgroep uitsluiten die voorheen mogelijk wel in aanmerking kwam.

Op basis van de huidige regeling, kan geen inschatting worden gemaakt welk deel van de huidige gebruikers zal uitvallen. Hiervoor beschikken wij over te weinig gegevens van de desbetreffende personen. Op basis van de geformuleerde uitgangspunten maken wij wel de inschatting dat er een aanzienlijk deel van de doelgroep niet langer in aanmerking komt, maar wij kunnen dit niet met zekerheid vaststellen.

6.1.2 Vervoersrichtingen

Op basis van de gegevens die in ons bezit zijn, hebben we een beperkt overzicht kunnen maken in welke richting de vervoersstromen zich bewegen. Over de regio Zuid-Holland Zuid is hier weinig uniformiteit te ontdekken, waardoor de verwachting is dat in de toekomst er weinig tot geen combinatieritten mogelijk zijn. Daarvoor zijn de locaties, afstanden en reistijden te divers.

De beperkte mogelijkheid tot clusteren van het vervoer moet worden meegenomen bij het besluit waarop de vervoersvoorziening wordt ingericht.

6.1.3 Vaststellen medische noodzaak en beperking in de zelfredzaamheid

De wet spreekt over een vervoersregeling wanneer de medische noodzaak of beperkingen in de zelfredzaamheid zijn vastgesteld. De wetgever deze bepalingen niet gedefinieerd. Er wordt hierbij verwezen naar de memorie van toelichting waarin de eigen kracht sterk benadrukt wordt en er wordt verwezen naar jurisprudentie van ander doelgroepenvervoer waar gemeenten voor verantwoordelijk zijn.

Medische noodzaak

Zoals in paragraaf 3.1 is te lezen, hanteert de Jeugdwet geen definitie voor de term 'medische noodzaak', maar is in de memorie van toelichting wel de definitie zoals gehanteerd voor 1 januari 2015 opgenomen.

In alle vormen van doelgroepenvervoer (o.a. Wmo, leerlingenvervoer) wordt het uitgangspunt gehanteerd wat de persoon zelfstandig in het openbaar vervoer zou kunnen. Dit was ook het uitgangspunt in de definitie van de NZA. Voor de definitiebepaling binnen de Jeugdwet is het, gelet op de andere vormen van doelgroepenvervoer, een logisch gevolg om hier voor het vaststellen van een medische noodzaak binnen de Jeugdwet, niet van af te wijken.

Indien de jeugdige of de ouder(s)/wettelijk vertegenwoordiger(s) aangeeft dat er geen gebruik gemaakt kan worden van het openbaar vervoer i.v.m. een medische beperking, dan is het aan hen om dit ook aan te tonen. De bewijslast ligt bij de aanvrager. Dit kan bijvoorbeeld door een medische verklaring van een arts te overleggen. In ogenschouw nemende dat de beoordelaar (jeugdprofessional) over het algemeen geen medische achtergrond heeft, kan er bij twijfel over de aanwezigheid van een medische noodzaak een beroep worden gedaan op de expertise van een derde. Dit is ook vrij gebruikelijk binnen andere vormen van doelgroepenvervoer. Deze expertiserol moet wel ingekocht worden en er moet gegarandeerd sprake zijn van een onafhankelijk expertrol.

Beperkingen in de zelfredzaamheid

Zoals in paragraaf 3.1 is te lezen, geldt ook voor het begrip 'beperkingen in de zelfredzaamheid' dat er geen definitie hieraan is meegegeven in de wet. Op basis van ervaringen binnen oude regelgeving en jurisprudentie, in samenhang met datgeen wat de Jeugdwet voorschrijft, kan 'Beperkingen in de zelfredzaamheid' gedefinieerd worden als *de redenen van een niet medische aard, die het zelfstandig reizen met openbaar vervoer onmogelijk maken*. Deze definitie is zeer breed, want redenen kunnen allerlei vormen aannemen. Daarom moet dit nog verder ingekaderd worden.

Beperkingen van niet-medische aard

Het kan zijn dat een jeugdige een beperking ervaart in de zelfredzaamheid en welke niet van medische aard is. Denk hierbij bijvoorbeeld aan ernstige gedragsproblemen die zelfstandig reizen onmogelijk maken. Deze doelgroep kan, indien er niet vanuit de eigen kracht een oplossing geboden kan worden, toegang krijgen tot een vervoersvoorziening.

Leeftijd

In de AWBZ was het uitgangspunt dat jeugdigen onder de 12 jaar onvoldoende zelfredzaam zijn om zelfstandig te reizen met openbaar vervoer. In het leerlingenvervoer ligt deze leeftijdsgrens op jeugdigen onder 9 jaar.

Het kan per kind sterk verschillen wat de mogelijkheden zijn. Ook zijn er producten aanwezig die het zelfstandig reizen van jeugdigen stimuleren en ondersteunen tijdens de reis (BuzzBuddy, GO-OV). Om maatwerk mogelijk te houden wordt voorgesteld om **geen** minimale leeftijdsgrens te hanteren.

Inkomensvoorziening

In paragraaf 5.1.3 is opgenomen dat de vervoersvoorziening geen verkapte inkomensvoorziening mag zijn. Wanneer ouder(s)/wettelijk vertegenwoordiger(s) niet in staat is/zijn om de kosten voor

vervoer te dragen wordt op basis van individuele besluiten op basis van de hardheidsclausule in de Verordening Jeugdhulp.

Begeleiding door ouders

In de praktijk komt het vaak voor dat ouders werken of zorg dragen voor meerdere kinderen en dit als reden aanvoeren waarom zij niet voor begeleiding van het vervoer van hun kind kunnen zorgen. Uit jurisprudentie, zoals beschreven in paragraaf 3.2, mag worden afgeleid dat de begeleiding van kinderen in beginsel de verantwoordelijkheid is van ouders. Er bestaat ook jurisprudentie over wat er van ouders verwacht mag worden aan inzet en wanneer het als onmogelijk wordt beschouwd om de begeleiding te verzorgen. Zo is er jurisprudentie van het leerlingenvervoer, waarin wordt gesteld dat het toelaatbaar is dat een begeleider 5,5 uur per dag hier aan besteed. Ook wordt er in jurisprudentie van het leerlingenvervoer bijzondere omstandigheden aangehaald waardoor de ouders niet geacht kunnen worden zelf zorg te dragen voor begeleiding. Dat beide ouders werken of zorg dragen voor andere kinderen wordt vaak niet als uitzonderlijk beschouwd, waardoor een ontheffing van de verantwoordelijkheid niet wordt erkend.

Bovenstaande jurisprudentie is afkomstig uit het leerlingenvervoer dat, ondanks dezelfde jonge doelgroep, niet één op één te vergelijken is met het vervoer voor de doelgroep binnen de Jeugdwet. De frequentie van vervoer varieert binnen de Jeugdhulp sterk, het leerlingenvervoer is dagelijks, vijf dagen in de week. In de Jeugdwet is dit zeer afhankelijk van de zorgvorm. Dit kan iedere dag zijn of zich beperken tot eenmaal of enkele keren per week. Ook de vervoerstijdstippen zijn niet geheel vergelijkbaar. Het leerlingenvervoer is veelal begin van de dag en eind van de dag. Binnen de Jeugdhulp kan dit ook sterk verschillen, afhankelijk van welke zorg wordt ingezet. Echter, ook voor de Jeugdwet geldt dat de begeleiding van de jeugdige in beginsel de verantwoordelijkheid is van de ouder(s)/ wettelijk vertegenwoordiger(s).

6.2 Vorm

Nu de toegang tot de vervoersregeling in kaders is weggezet, wordt de vorm waarin de vervoersregeling wordt aangeboden de tweede stap die ingevuld moet worden.

6.2.1 Individuele voorziening

Gelet op de wijze waarop de toegang tot de vervoersregeling nu in kaders is vastgelegd, betekent dit voor de praktijk dat we bij vervoer over een individuele voorziening spreken. Er kan dus alleen een vervoersvoorziening worden toegekend via een beschikking. Dit maakt dat er ook bezwaar op kan komen, waardoor het motiveringsbeginsel en de bezwaar- en beroepsprocedure ook van toepassing zijn op de vervoersregeling.

6.2.2 Vervoersvormen

In de diverse vormen van doelgroepenvervoer binnen gemeenten komen er drie verschillende vormen van vervoer voor, te weten openbaar vervoer, eigen vervoer en taxivervoer. In deze paragraaf leest u terug welke vormen van vervoer op de jeugdhulp van toepassing kunnen zijn.

Openbaar vervoer

In meerdere vervoersregelingen (Wmo, leerlingenvervoer) geldt het gebruik van openbaar vervoer als uitgangspunt. Aan de hand van deze vorm van vervoer wordt bijvoorbeeld bepaald of de doelgroep zelfstandig kan reizen of eventueel met begeleiding via het openbaar vervoer kan reizen.

De uitgangspunten 'eigen kracht' en 'geen inkomensvoorziening' zijn belangrijke uitgangspunten. Wanneer een jeugdige in staat is om te reizen met het openbaar vervoer met of zonder begeleiding, dan komt deze vorm van vervoer niet in aanmerking voor een vervoersvoorziening o.b.v. de Jeugdwet. Het kan wel voorkomen dat de jeugdige kan reizen met het openbaar vervoer, maar dat er niet in begeleiding kan worden voorzien (zie kopje *Begeleiding door ouder* in paragraaf 6.1.3). In dat opzicht is er nog niet direct sprake van dat een vervoersvoorziening noodzakelijk zou zijn, maar kan er bijvoorbeeld gezocht worden naar andere manieren van begeleiding.

In de praktijk zal het reizen met openbaar vervoer binnen de vervoersvoorziening Jeugdhulp niet voorkomen.

Eigen vervoer

Op dit moment komen er meerdere declaraties binnen waarbij ouders zelf hun kinderen vervoeren naar (verder weggelegen) jeugdhulpvoorzieningen. Het zelf kunnen vervoeren van de jeugdige naar de bestemming valt onder eigen kracht. In de uitgangspunten is opgenomen dat de vervoersvoorziening géén inkomensvoorziening is. Een gevolg van dit uitgangspunt is, dat wanneer ouders zelf de jeugdige kunnen vervoeren, er géén sprake kan zijn van een beroep op de vervoersvoorziening.

Taxivervoer

Het georganiseerde vervoer, oftewel taxivervoer komt in alle gemeentelijke vervoersvoorzieningen voor. Ook voor de Jeugdwet is dit een vorm van vervoer wat aangeboden moet worden. Gezien de eerder geformuleerde uitgangspunten lijkt het meest voor de hand liggend dat de jeugdige die in aanmerking komen voor een vervoersvoorziening, een beroep moet doen op taxivervoer. De andere twee vervoersvormen zijn, zoals hierboven beschreven, vanuit het eigen kracht principe uitgesloten.

6.2.3 Financieringsvormen

Binnen het jeugdhulpstelsel hanteren we voor de individuele voorzieningen in principe twee manieren van financieren; Zorg in Natura (ZIN) en Persoonsgebonden budget (PGB). Eerder is al vastgesteld dat de wijze waarop de vervoersvoorziening is opgezet, dit een individuele voorziening betreft en wordt toegekend middels een beschikking.

ZIN

Voor het verstrekken van de vervoersvoorziening in ZIN zijn er twee opties:

1. de zorgaanbieder verzorgt zelf het vervoer en verdisconteert de kosten in het tarief, zoals nu binnen de oude AWBZ voorzieningen ook gebeurt;
2. de Serviceorganisatie contracteert taxivervoerders.

Ad 1: deze optie wordt nu al uitgevoerd in de huidige contracten met zorgaanbieders die voor 1 januari 2015 uitvoering gaven aan de AWBZ.

Voordeel:

De tarieven die zij hanteren (zie paragraaf 2.2.1) zijn erg gunstig, er vanuit gaande dat deze niet wijzigen voor 2016.

Financiële beheersbaarheid.

Nadeel:

In de praktijk wordt al ondervonden dat aanbieders 'shopgedrag' vertonen met jeugdigen die vervoer nodig hebben, omdat de tarieven niet kostendekkend zijn.

Ad 2: deze optie houdt in dat de Serviceorganisatie een aanbestedingsprocedure moet volgen voor het contracteren van vervoerders en daarbij een contract aangaat met een of meerdere vervoerders voor de regio Zuid-Holland Zuid. Daarbij wordt gedacht aan een raamcontract, waarbij de jeugdige, indien de toegang tot de vervoersregeling is erkend, contact op kan nemen met de vervoerder.

Voordeel:

Rechtstreeks invloed vanuit de Serviceorganisatie op het product 'vervoer'.

Mogelijkheden tot het verminderen van de administratieve last.

Door inzet contractmanagement invloed op kostenontwikkeling.

Nadeel:

Vervoer is een '2A dienst', wat betekent dat het vervoer niet volgens het versoepelde regime van de Aanbestedingswet mag worden ingekocht, maar het gehele aanbestedingsproces moet worden gevolgd.

Tijdsduur van het aanbestedingsproces.

Onvoldoende bekendheid met de 'nieuwe' doelgroep en de specifieke wensen om een goede aanbestedingsprocedure te kunnen doorlopen.

PGB

Een andere wijze van financieren is een PGB. Op dit moment worden er bepaalde zorgvormen (voornamelijk begeleiding) inclusief vervoer verstrekt. Hierbij is het tarief voor vervoer opgenomen in het PGB-tarief en kan de jeugdige of zijn/haar ouder(s)/wettelijk vertegenwoordiger(s) zelf dit product inkopen. Veelal organiseert de zorgaanbieder in deze situatie ook het vervoer, maar ook wanneer dit niet het geval is, geeft deze vorm van PGB de ouder de gelegenheid om zelfstandig vervoer in te kopen.

Voordeel:

De cliënt kan zelf de organisatie kiezen met wie hij/zij vervoert wilt worden.

De tarieven kunnen worden vastgesteld naar gemeentelijk inzicht.

Kan de administratieve last voor de gemeenten verminderen.

Nadeel:

Verkleint de mogelijkheid tot combinatieritten.

Tarieven van vervoerders kunnen onderling grootte afwijkingen bevatten.

Voorstel: Er is weinig bekend over de doelgroep waar een vervoersregeling op van toepassing kan zijn. De verwachting is dat het volume van het aantal jeugdigen dat hier een beroep op kan doen,

wordt teruggebracht. Daarnaast wordt een deel van het vervoer voor 2016 ingekocht via de jeugdhulpaanbieders, zoals dit ook in 2015 is gebeurd. Om deze redenen is het voorstel om voor 2016 nog geen aanbesteding aan te gaan, maar dit jaar in te zetten om meer vertrouwd te raken en ervaring op te doen met de 'nieuwe' doelgroep.

Voor 2016 kan de jeugdige of gebruik maken van de vervoersvoorziening die via de jeugdhulpaanbieder wordt geboden, of er kan een taxivervoerder worden ingezet, die zoals bedoeld in de Wet op Personenvervoer 2000, beschikt over een vervoersvergunning. De kosten voor inzet van een taxi kunnen vervolgens worden gedeclareerd bij de Serviceorganisatie Jeugd Zuid-Holland Zuid.

6.3 Kwaliteit

Vanuit de Jeugdwet is voorgeschreven aan welke kwaliteitseisen een jeugdhulpaanbieder moet voldoen. Voor het onderdeel vervoer is hier niets over opgenomen. Ook is er in de wet niet opgenomen op welke wijze de gemeenten het vervoer moeten inrichten. Bijvoorbeeld, het leerlingenvervoer, wat beschreven staat in de Wet op het Primair onderwijs, Wet op het Voortgezet Onderwijs en de Wet op de Expertisecentra, schrijft voor daar de gemeenten passend vervoer moeten organiseren. Passend in de zin van aansluitend op de behoefte van de leerling, maar ook passend in de vorm van kwaliteitseisen van taxivervoer, zoals opgenomen in de Wet op Personenvervoer 2000.

Omdat er in de Jeugdwet hier niets over opgenomen staat en de memorie van toelichting hier ook geen duidelijkheid over geeft, is het raadzaam om de kwaliteitseisen aan te houden die staan beschreven in de Wet op Personenvervoer 2000.

Rechtmatigheid

Eerder is al aangegeven dat de vervoersregeling onder de individuele voorzieningen wordt geschaard. Dit maakt dat het alleen toegankelijk is via een beschikking en rechtsmogelijkheid biedt van bezwaar en beroep. Daarnaast moet het ook financieel rechtmatig worden uitgevoerd i.v.m. accountantscontroles aan het einde van ieder boekjaar. Dit houdt in dat er voldaan moet worden aan het motiveringsbeginsel voor het bepalen van de toegang, er factuurcontrole moet plaatsvinden voor de financiële rechtmatigheid. Gelet op de kerntaken van zowel de uitvoeringspartijen, Serviceorganisatie en Stichting Jeugdteams, mag de conclusie worden getrokken dat aan beide voorwaarden voldaan kan worden.

6.4 Toekomstige ontwikkelingen

Zoals u door de hele notitie heen heeft gelezen, zijn gemeenten verantwoordelijk voor verschillende vormen van vervoer. Leerlingenvervoer, Wmo-vervoer en nu ook vervoer van en naar de jeugdhulp zijn hier voorbeelden van, waarbij de doelgroep kan bestaan uit dezelfde gebruikers.

Iedere vervoersvorm komt voort uit afzonderlijke wetgeving en is bij de gemeenten in de regio Zuid Holland Zuid ook belegd in aparte verordeningen. In de praktijk kan dit tot vreemde en soms ook

ongewenste situaties leiden. Vervoersstromen, maar ook financiering komen afwijkend van elkaar tot stand en kunnen elkaar kruisen of zelfs frustreren. Een voorbeeld: een jeugdige die wel van huis naar school wordt vervoerd (leerlingenvervoer), maar waarbij er een hiaat ontstaat wanneer ditzelfde kind vanuit school naar een behandellocatie moet worden gebracht (jeugdwet) en van daaruit weer naar huis. Er zijn voorbeelden waarbij het leerlingenvervoer dan wel is toegekend, maar het vervoer naar de behandellocatie niet, omdat het hier een andere regeling betreft met andere toegangscriteria.

Vóór 1 januari 2015 was bovenstaande opstelling nog te verklaren door de verschillende financieringsstromen, deels gemeentelijk en deels zorgverzekeraar. Nu zijn gemeenten volledig verantwoordelijk voor het vervoer van deze jeugdige. De opzet van de decentralisaties was en is dat het gemeenten mogelijk wordt gemaakt om de zorg dichterbij de burger te organiseren en de financiering 'ontschot' plaats kan vinden.

De stip op de horizon is om binnen de diverse vervoersstromen een bepaalde mate van harmonisatie plaats te laten vinden. In dit stadium is dit echter nog te vroeg, mede door de onbekendheid met de nieuwe doelgroep vanuit de Jeugdwet. Het jaar 2016 wordt dan ook ingezet om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn per gemeente om meer samen te werken binnen de verschillende vormen van doelgroepenvervoer.

6.5 Vervolproces

Om de vervoersvoorziening te kunnen uitvoeren, zoals in deze notitie is beschreven, moeten er nog een aantal stappen worden genomen:

- De verordening Jeugdhulp ZHZ wordt gewijzigd en vastgesteld door de 17 gemeenteraden.
- Er worden gewijzigde Nadere regels en Beleidsregels vastgesteld door de 17 colleges van de regio ZHZ.
- De vervoersvoorziening moet worden geoperationaliseerd en geïmplementeerd. Als hulpmiddel wordt er door de Serviceorganisatie Jeugd ZHZ een stroomschema opgesteld ter ondersteuning van de jeugdprofessionals.