

Uitkomst virtuele ontwikkeltafel Tarief vervoer dagbesteding

## Overzicht virtuele input met reactie gemeenten

### GGZ Oost Brabant

Onderdelen waar GGZ Oost Brabant het mee eens is:

- Tarieven zijn in veel gevallen kostendekkend en reëel
- Dagbesteding die dichtbij kan, maar waar cliënt zelf verder weg wil mag vervoersprijs niet opdrijven.

Onderdeel waar we het niet mee eens zijn:

- Dat er niet met staffels gewerkt gaat worden. Als er wel met staffels wordt gewerkt kom je tegemoet aan casussen waarvoor veel kilometers moeten worden gereden omdat er dichterbij geen geschikte dagbestedingslocatie is.

***De gemeenten hebben eerder al aangegeven geen aanleiding te zien om met staffels te werken. Het uitgangspunt is om de dagbesteding zo dicht mogelijk te organiseren bij de woonplek van de inwoner. Het tarief moet voldoende zijn om de gemiddelde afstand naar de dagbesteding te bekostigen. Voor de ene rit dekt dit de kosten en voor de andere rit misschien niet.***

We zijn het voorwaardelijk eens met:

- Uitzondering voor bijzondere situaties. Hier zijn we het zeer mee eens. Dit moet dan echter wel in het contract worden opgenomen, zodat toegang ook de mogelijkheid heeft om ergens op terug te vallen als ze een bijzondere situatie herkennen.

***Bijzondere situaties is altijd maatwerk en iedere situatie is uniek en niet in criteria te vatten. Het opnemen in het contract is dan ook niet mogelijk.***

### Stichting Proteion Groep

Stichting Proteion heeft het voorstel inzake de vervoerstarieven 2020 overwogen en wil hierop als volgt reageren:

Reeds in voorgaande jaren hebben wij aangegeven dat het tarief vervoer ontoereikend is om de kosten te dekken. Dit geldt ook voor het voorgestelde tarief 2020. Op basis van daadwerkelijk gemaakte vervoerskosten komen wij namelijk uit op een kostprijs van ruim € 17,-. Dit bedrag ligt een stuk hoger dan het door u voorgestelde tarief van € 13,13.

Ondanks dat de tarieven niet kostendekkend zijn stemmen wij, onder protest, in met de voorgestelde tarieven.

***Op basis van het advies van HHM vinden de gemeenten de tarieven reëel. Het bedrag van €13,13 wordt overigens per 1-1-2020 geïndexeerd.***

Stichting Samenwerkende Zorgboeren Zuid

In reactie op de door gemeenten in regio Limburg gegeven standpunten en overwegingen inzake het voorstel vervoerstarieven wil SSZ het volgende opmerken/vragen:

- In de stukken wordt aangegeven dat het voorstel is gebaseerd op gegevens van andere (plattelands)regio's. Kan u aangeven met welke regio's is vergeleken?

***Er is een vergelijking gemaakt met de regio's Zuidwest Friesland, Noordwest Friesland, Midden IJssel en Oost Veluwe, Noord Holland Noord en Midden Holland.***

- Er wordt in de stukken aangegeven te willen voldoen aan de totstandkoming van reële tarieven. Vervolgens wordt vermeld: 'het is aan de aanbieders om creatief te zijn en te accepteren als het niet kostendekkend is'. Beide zaken lijken elkaar tegen te spreken.

***Een reëel tarief is niet per definitie een voor alle aanbieders dekkend tarief. Het voorgestelde tarief is een gemiddeld tarief. Voor de ene rit dekt dit de kosten en voor de andere rit misschien niet. Met creatieve oplossingen (vervoer delen met andere aanbieders bijv.) kan de aanbieder de rit mogelijk kostendekkend maken.***

- Met deze (krappe en in vele situaties niet kostendekkende) tarieven is het de vraag hoe de zorgaanbieders kunnen blijven voldoen aan de vervoersplicht in het geval van een vervoersindicatie. Flexibiliteit en maatwerk in niet standaard situaties lijkt ons inziens noodzakelijk om benodigde (vervoer naar) zorg te kunnen blijven bieden. Bijvoorbeeld in het geval van cliënten die wegens gezondheidsproblemen (tijdelijk) geen hele dagen kunnen deelnemen aan dagbesteding en daardoor halverwege de dag individueel vervoerd dienen te worden. Of een zorgaanvraag voor een cliënt bij een zorgaanbieder die in afstand ruim verder weg is van de woonomgeving van de cliënt dan de gemiddelde afstand waar mee gerekend is.

***In een individueel geval kan er een uitzondering worden gemaakt als er in de afgegeven indicatie sprake is van een uitzonderlijke situatie die zoveel afwijkt van de standaard dat dit een compensatie rechtvaardigt.***

Stichting Gehandicaptenzorg

De gemeenten in regio Noord Limburg hebben hun uitgangspunten en overwegingen aangaande de vervoerstarieven aangegeven. SGL kan op de voorgestelde wijze niet instemmen met de gestelde tarieven, noch met de onderbouwingen die de gemeenten hierbij maken. SGL kan instemmen met de tarieven, onder het voorbehoud dat rekening wordt gehouden met de hieronder benoemde overwegingen, voor zover hiermee wordt bereikt dat er sprake is van een reëel tarief.

SGL stelt, dat de tarieven die worden gehanteerd voor het vervoer, voor SGL geen reële tarieven zijn. De tarieven zijn dan wel transparant en in overleg met aanbieders (via de OT) tot stand gekomen, voor SGL zijn deze tarieven ontoereikend. Het aspect 'dekkendheid' bepaalt mede of een tarief reëel is, en is een cruciaal criterium om te kunnen spreken van een reëel tarief: Een tarief, of een combinatie van tarieven, is reëel als hiermee een dekkende exploitatie van het betreffende aanbod kan worden gerealiseerd. Het feit dat de meeste aanbieders wél uitkomen met de vervoerstarieven, is voor ons niet relevant. Waar het om gaat, is dat er specifieke omstandigheden zijn waardoor SGL niet uitkomt, deze omstandigheden bovendien objectiveerbaar zijn te duiden, én waarmee in de financiering daarom rekening moet worden gehouden. In de adviesstukken die er liggen, gebeurt dit helaas niet en is de oordeelsvorming gebaseerd op 'het gemiddelde van de

massa', zonder oog te hebben voor feitelijke kostenstructuren en kostenniveau's bij aanbieders die samenhangen met de (begeleidings)vraag en aard van de problematiek van de cliënt. Het onderzoek van HHM is in dat opzicht 'te kort door de bocht'. Wij vinden dat er pas sprake is van reële tarieven, indien met onze argumenten, .i.c. met de kenmerken die samenhangen met het vervoer van onze cliëntendoelgroep én die een rechtvaardiging vormen voor het hebben van een hoger kostenniveau, rekening wordt gehouden, hiermee serieus en objectief wordt omgegaan en er dan een zodanige wijze van financieren kan worden afgesproken dat er ook voor onze doelgroep sprake is van (gemiddeld) reële tarieven.

Van reële tarieven is (voor ons) sprake, indien in de bekostiging en de beleidskaders rekening wordt gehouden met de volgende – doelgroep-specifieke - elementen:

- SGL is een regionaal georganiseerde aanbieder. In tegenstelling tot andere aanbieders, die meer lokaal zijn georganiseerd, hangt het nadrukkelijk samen met de kenmerken van onze doelgroep om regionaal te werken. Schaalgrootte is noodzakelijk om de relatief geringere aantallen cliënten de juiste zorg te kunnen bieden. De populatie zorgbehoevende ouderen (VVT) bijvoorbeeld, is beduidend groter dan onze cliëntenpopulatie hersenletsel/lichamelijke handicap (LG/NAH), waardoor het spreidingsgebied én hiermee de vervoersafstanden van onze cliënten groter zijn. Schaalverkleining zou echter voor gemeenten en aanbieder juist nog kostbaarder worden. De definitie die de gemeenten hanteren voor het vervoerskader 'zorgen dat persoon van A naar B komt', doet hiermee te kort aan de feitelijke situatie zoals die er (voor onze doelgroep) is.
- Hieraan toe te voegen is, dat gemeenten reeds op basis van uitgebreid onderzoek zelf hebben vastgesteld, dat het anders organiseren van het cliëntenvervoer (via bijv. Omnibuzz) volstrekt onbetaalbaar is. Tegelijkertijd wordt van een aanbieder als SGL gesteld en verwacht, dat tegen beduidend lagere kosten het vervoer wordt georganiseerd/geregeld dan partijen zoals Omnibuzz. Het huidige kostenniveau is reeds wezenlijk lager dan bij partijen zoals Omnibuzz, en sinds de stelselwijziging in 2015 heeft SGL diverse (vergaande) maatregelen genomen om de vervoerskosten te reduceren. Het is dan ook vreemd, dat door de aanwezigen bij de overlegtafel de suggestie wordt gewekt dat de aanbieder (i.c. SGL) meer inspanningen moet verrichten om het kostenniveau te verlagen. Dit is des te vreemder, wetende dat het merendeel van de andere belanghebbende partijen aan de overlegtafel 'makkelijk uitkomen' met de tarieven vanwege de doelgroepkenmerken die zij hebben: kortere afstanden, kleiner spreidingsgebied, andere opzet en beoogde doelstellingen van het aanbod (van dagbesteding) én ook vaak meer 'lopers' dan 'rolstoelers' hebben; het door deze partijen stellen dat SGL het financiële probleem van het vervoer daarom maar voor eigen rekening moet nemen, is oneerlijk en subjectief geredeneerd, en doet geen recht aan de vervoerssituatie zoals geschetst en kenmerkend is voor 'onze doelgroep', i.c. onze sector. Zoals ook in onze eerdere reactie aangegeven, zijn in de WLZ voor de gehandicaptenzorg de tarieven afstandsgerelateerd én liggen bovendien gemiddeld beduidend hoger in vergelijking met andere sectoren VVT en GGZ. Hiermee wordt door HHM i.c. de gemeenten/OT geen rekening gehouden in de gemaakte afwegingen;
- Essentieel is, dat wij al eerder (al eind 2018, destijds n.a.v. het tarievenonderzoek door HHM van begeleiding groep en begeleiding individueel) hebben aangegeven dat we te maken hebben met cumulatieve problematieken, omdat zowel de zorgtarieven als de vervoerstarieven niet dekkend zijn. Het argument dat door de OT vervoer wordt

aangehaald dat de vervoersverliezen dan maar uit het zorgdeel moeten worden gedekt, gaat dus niet op. Over de gehele linie lijden wij verlies op de dagbesteding incl. vervoer in regio Noord Limburg. Deze cumulatie van verliezen 'an sich' is al voldoende om te stellen dat er geen sprake kan zijn van reële tarieven.

- Op basis van deze overwegingen, vinden wij dat een maatwerkoplossing zoals SGL die voor heeft gesteld als oplossingsrichting, namelijk het (deels) compenseren van het exploitatieverlies op het vervoer, wel degelijk – gezien de substantieel afwijkende omstandigheden - een reëel scenario zou moeten c.q. kunnen zijn. Wij zijn hierbij zelfs bereid tot het afgeven van een accountantsverklaring over (de juistheid van) de exploitatieverantwoording vervoer voor de regio Noord Limburg én op gemeentelijk niveau indien dit hiervoor gewenst of noodzakelijk zou zijn.

***Een reëel tarief is niet per definitie een tarief dat voor alle aanbieders kostendekkend is. De gemeenten hanteren een uniform tarief voor alle aanbieders. Het feit dat aanbieders niet uitkomen met de voorgestelde tarieven kan verschillende oorzaken hebben. Naast afstand kan o.a. contractvorming en uitvoering hiervan de oorzaak zijn. Het is aan de aanbieders om creatieve oplossingen te zoeken om het vervoer te realiseren met de voorgestelde reële tarieven of als dit niet lukt het tekort te accepteren.***

***De gemeenten zijn nog in gesprek met Omnibuzz over de ontwikkeling van pilots voor het vervoer. De opmerkingen dat het anders organiseren van het vervoer volstrekt onbetaalbaar zou zijn onderschreven wij niet. Uit het onderzoek naar het anders organiseren zijn teveel onzekerheden naar voren gekomen om deze stap nu te zetten, er is echter nog wel degelijk sprake van onderzoek naar een doorontwikkeling in samenwerking met Omnibuzz. De discussie over de zorgtarieven is in een eerder stadium gevoerd.***

#### Coöperatie Limburgse Zorgboeren U.A.

Kijkende naar het advies van HHM dan willen we graag onderstaande aanvullende opmerkingen maken:

- Deze tarieven alleen reëel zijn voor een collectieve rit met meerdere personen (individueel tussentijds vervoer is hiervoor niet mogelijk)
- De toegang strikter kijkt naar het organiseren van ondersteuning dichtbij huis. Hoe ver moet de aanbieder gaan in het bieden van vervoer als een cliënt niet naar de dichtstbijzijnde dagbestedingslocatie wil gaan? Het is niet vanzelfsprekend dat dan de verder af gelegen locatie de extra vervoerskosten draagt.
- Vervoer blijft alleen financieel haalbaar als de aanbieder het WMO/jeugd vervoer in combinatie met WLZ vervoer kan blijven aanbieden. Als het doelgroepenvervoer over gaat naar Omnibuzz is het vervoer voor andere cliënten niet meer kostendekkend te organiseren.
- Bij vervoer waarbij begeleiding tot in huis nodig is en cliënten in flats of appartementen wonen is deze begeleiding vaak lastig als de cliënt midden in de rit zit ivm begeleiding van de andere cliënten in de bus. Graag zouden we hiervoor ook maatwerkoplossingen zien.
- Maatwerk mogelijk blijft in afwijkende situaties.

***Uitgangspunt blijft de dagbesteding zo dicht mogelijk bij de woonplek van de inwoners. Als de aanbieder de extra vervoerskosten voor een verder gelegen locatie niet wil dragen kan de keuze voor de inwoner beperkt worden. Het vervoer naar de dagbesteding gaat (voorlopig) niet collectief over naar Omnibuzz. Er is alleen sprake van de ontwikkeling van een pilot, waaraan t.z.t. op basis van vrijwilligheid kan worden deelgenomen. Zoals aangegeven kunnen uitzonderingen gemaakt worden in situaties die zoveel afwijken van de standaard dat dit een compensatie rechtvaardigt.***