



# Voortgangsrapportage 2019

Monitoring en evaluatie pilots 'niet-RAV vervoer personen met verward gedrag' over de periode december 2018 tot juni 2019

**Referentie:** 18.A1800014526

**Datum:** 26 juli 2019

**Versie:** Definitief na bespreking met opdrachtgevers

# Managementsamenvatting (1/2)

## Aanleiding en context

Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), het ministerie van Justitie en Veiligheid (J&V) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) werken actief aan het stimuleren van lokale initiatieven voor een goed werkende aanpak voor mensen met verward gedrag. In dat kader subsidieert ZonMw vervoerspilots die uitgevoerd worden door zowel Regionale Ambulancevoorzieningen (RAV), als niet-RAV partijen. In het afgelopen jaar is door middel van pilots uitvoering gegeven aan het bieden van passend vervoer voor mensen met verward gedrag. Dit vervoer is prikkelarm, mensen kunnen zittend vervoerd worden en het vervoer is minder stigmatiserend. Het gaat tot op heden om 3.120 ritten verspreid over veertien pilots, dat zijn gemiddeld 222 ritten per pilot. De pilots werken aan een lokaal goed werkende aanpak; dat is tevens af te leiden aan het gemiddeld aantal afgelegde kilometers; in 50% van de ritten bedroeg het aantal kilometers minder dan 20 kilometer. Een aantal pilots heeft als doelstelling passende zorg te bieden, dit betekent dat de cliënt indien mogelijk in de vertrouwde omgeving blijft en niet wordt vervoerd. Dit lukt in 32% van de gevallen. Deze resultaten zijn in lijn met de brief van de staatssecretaris van VWS van 25 juni 2019 aan de Tweede Kamer. Uit de meest recente cijfers is op te maken dat bij niet-RAV vervoerspilots 27% van het vervoer voor psychiatrische beoordeling plaatsvindt, en 57% (over 1.800 ritten) na beoordeling. De komende periode wordt verkend of vervoer na psychiatrische beoordeling vrijgegeven kan worden voor andere aanbieders. Besluitvorming hierover vindt uiterlijk 1 februari 2020 plaats. In 2020 blijft de situatie zoals die is; indien projectleiders dit wensen kunnen zij de pilots tot 2021 voortzetten, gegeven de subsidievoorwaarden van ZonMw voor 2020 onder gelijke voorwaarden. Afhankelijk van eventuele nieuwe subsidietoekenningen is het de verwachting dat het gemiddeld aantal ritten per maand (ongeveer 200) in ieder geval gelijk blijft en wellicht stijgt.

## Kwalitatieve en kwantitatieve gegevens leiden tot inzicht in de aanpak, de effectiviteit en de context van niet-RAV vervoerspilots

KPMG heeft in opdracht van ZonMw veertien individuele niet-RAV vervoerspilots gemonitord en geëvalueerd. KPMG heeft de gegevensaanlevering gecoördineerd. De gegevensuitvraag bestaat uit:

1. Kwantitatieve vragenlijsten die in een eerder stadium opgesteld zijn door SiRM en NZa, in juli 2018 gevalideerd door KPMG en in februari 2019 met projectleiders zijn herzien;
2. Een aanvullende kwalitatieve vragenlijst opgesteld door KPMG in oktober 2018 en;
3. Interviews met alle projectleiders in de maanden oktober en november 2018. Deze gegevens leiden tot inzicht in de aanpak, de effectiviteit en de context van niet-RAV vervoerspilots.

Van de veertien pilots zijn er momenteel nog tien actief. Van de actieve pilots heeft één pilot geen ritgegevens aangeleverd door het gebrek aan ritten. De andere actieve pilots hebben vanaf april 2019 (zo veel als mogelijk) gewerkt met de geactualiseerde vragenlijst.

De zeven pilots die gestopt zijn voor januari 2019 hebben gewerkt met de originele vragenlijst. De pilot die in mei 2019 gestopt is heeft de laatste maand gegevens ingevuld conform de geactualiseerde vragenlijst.

In deze voortgangsrapportage zijn geen aanvullende kwalitatieve gegevens opgenomen ten opzichte van de eindrapportage 2018.

# Managementsamenvatting (2/2)

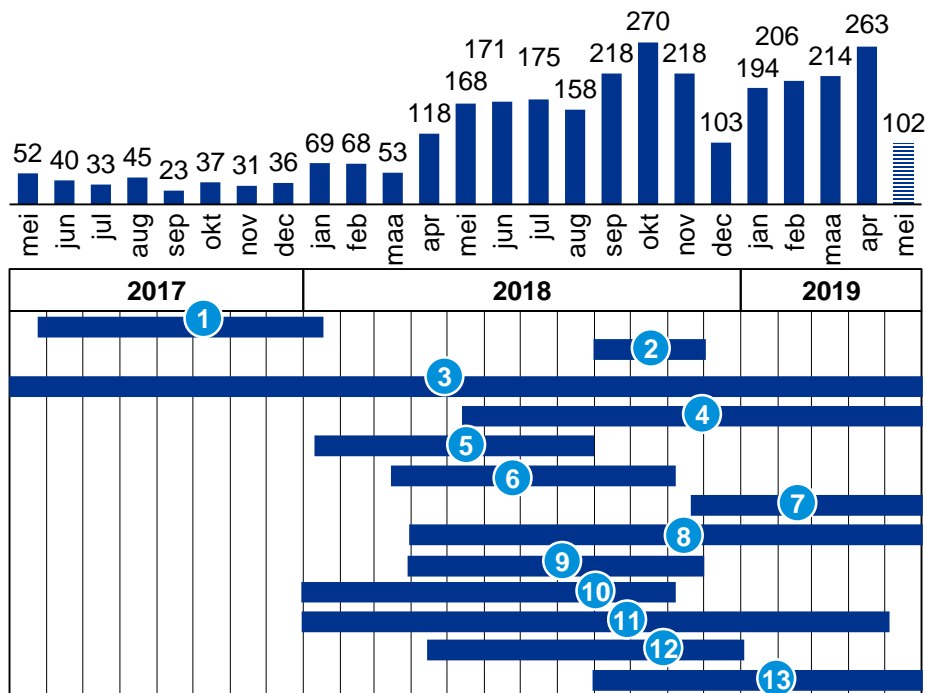
## Belangrijkste uitkomsten voortgangsrapportage 2019

In totaal zijn 3.120 ritten gemonitord, waarvan 350 in 2017, 1.791 in 2018 en 979 in 2019. Dit zijn gemiddeld 222 ritten per pilot. De drukste maanden waren oktober 2018 (tien actieve pilots) en april 2019 (zes actieve pilots). De drukste dagen van de week zijn donderdag en vrijdag. De verschillen met de andere werkdagen zijn echter klein. Maandag wijkt licht af van de andere werkdagen met minder vervoersaanvragen. De urgentie van het vervoer volgens de GGz-triagewijzer is in 52% van de gevallen U2 (maximaal 1 uur tot start beoordeling). Dit percentage heeft betrekking op 347 ritten; omdat deze vraag vrij recent is toegevoegd wordt deze vraag niet voor alle ritten in het verleden beantwoord. Op dit moment zijn tien pilots actief, zij werken met de geactualiseerde vragenlijst. Het is de verwachting dat deze pilots tot eind 2019 gegevens aan zullen leveren over ongeveer 200 ritten per maand.

## Vervolg

De monitoring en evaluatie van niet-RAV pilots zal ook in de rest van 2019 uitgevoerd worden door KPMG. Dit leidt tot een eindrapportage 2019 in december van dit jaar. In de eindrapportage worden de gegevens die aan KPMG worden aangeleverd geanalyseerd en gepresenteerd.

In de figuur hieronder is te zien in welke maand de vervoersbewegingen plaatsvonden, en wat de looptijd is van de pilots. De maand mei heeft een afwijkende kleur omdat het niet mogelijk was alle ritten over deze maand te registreren voor de analyse die ten grondslag ligt aan dit rapport. Deze ritten worden in de eindrapportage 2019 gepresenteerd.





# Inhoudsopgave

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding, scope en context voortgangsrapportage 2019</b>	<b>5</b>
<b>2. Aanpak monitoring en evaluatie</b>	<b>8</b>
<b>3. Inzicht in de pilots en onderscheidende kenmerken</b>	<b>11</b>
<b>4. Resultaten</b>	<b>16</b>
4.1. Inzichten op basis van gecombineerde gegevens	
4.2. Inzichten uit de vragenlijsten	
<b>5. Observaties en vervolg</b>	<b>36</b>

## Bijlagen

- I. Factsheet per pilot – *separaat i.v.m. vertrouwelijkheid*
- II. Gegevensuitvraag incl. aanvullende vragenlijst
- IV. Begrippenlijst
- V. Lijst met referenties

**Disclaimer** Deze rapportage is opgesteld in opdracht van ZonMw. KPMG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor het gebruik van deze rapportage anders dan waarvoor deze is opgesteld en aanvaardt geen aansprakelijkheid jegens andere partijen dan ZonMw.



# 1. Inleiding, scope en context voortgangsrapportage 2019



# 1. Inleiding, scope en context van de voortgangsrapportage 2019

## Inleiding en scope

De voortgangsrapportage 2019 beschrijft de feitelijke inzichten in de monitoring en evaluatie van de niet-RAV vervoerspilots die KPMG in opdracht van ZonMw uitvoert. Het betreft de monitoring en evaluatie van veertien individuele pilots door middel van vragenlijsten. Deze rapportage gaat vooral in op gegevens over de periode november 2018 tot juni 2019, eerdere ritinformatie is, indien aanwezig, ook meegenomen in de kwantitatieve analyse. Het gaat in totaal om 3.120 ritten, waarvan 350 in 2017, 1.791 in 2018 en 979 in 2019.

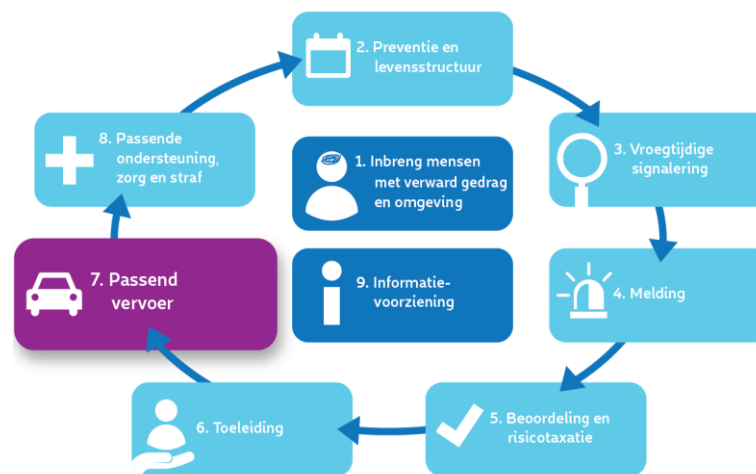
## Context waarin monitoring en evaluatie van niet-RAV pilots plaatsvindt

In maart 2017 heeft de toenmalig minister van VWS het voorlopig model passend vervoer voor personen met verward gedrag aangeboden aan de Tweede Kamer.<sup>1</sup> Het model vervoer beschrijft vervoersoplossingen voor mensen waarvan het vermoeden bestaat dat zij verward gedrag vertonen, door bijvoorbeeld een somatische aandoening, psychiatrische aandoening, psychogeriatrische aandoening of een verstandelijke beperking. Het voorlopig model vormt hiermee een leidraad om creatieve en passende vervoersoplossingen in de regio te ontwikkelen voor mensen met verward gedrag, voor wie zorg en/of vervoer noodzakelijk is.

Op basis van dit model subsidieert ZonMw vervoerspilots die uitgevoerd worden door zowel Regionale Ambulancevoorzieningen (hierna: RAV), als niet-RAV partijen. Tot 1 oktober 2018 stimuleerde het Schakelteam Personen met Verward Gedrag en het Actieprogramma lokale initiatieven voor mensen met verward gedrag (AVG) het landelijk realiseren van een goed werkende aanpak op basis van negen bouwstenen (zie hiernaast).

1) Kamerbrief over 'Vervoer personen met verward gedrag', d.d. 7 maart 2017

Dit deden zij in opdracht van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), het ministerie van Justitie en Veiligheid (J&V) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Op 20 december 2018 is een brief<sup>2</sup> verzonden aan de Eerste en Tweede Kamer waarin beschreven staat dat een generieke ondersteuning voor gemeenten en regio's ingericht wordt vanuit de VNG; de lokale aanpak is leidend. Het actieprogramma Verward Gedrag van ZonMw gaat nog twee jaar door.



Figuur 1: Negen bouwstenen voor een sluitende aanpak voor goede zorg en hulp voor mensen met verward gedrag

2) Kamerbrief over 'Vervolg op Schakelteam personen met verward gedrag', d.d. 20 december 2018

# 1. Inleiding, scope en context van de voortgangsrapportage 2019

In het afgelopen jaar is door middel van pilots uitvoering gegeven aan het bieden van passender vervoer voor mensen met verward gedrag. Dit vervoer is prikkelarm, mensen kunnen zittend vervoerd worden en het vervoer is minder stigmatiserend. Het gaat tot op heden om 3.120 ritten verspreid over veertien pilots, dat zijn gemiddeld 222 ritten per pilot. De pilots werken aan een lokaal goed werkende aanpak; dat is tevens af te leiden aan het gemiddeld aantal afgelegde kilometers; in 50% van de ritten bedroeg het aantal kilometers minder dan 20 kilometer. Een aantal pilots hebben als doelstelling passende zorg te bieden, dit betekent dat de cliënt indien mogelijk in de vertrouwde omgeving blijft en niet wordt vervoerd. Dit lukt in 32% van de gevallen. Deze resultaten zijn in lijn met de brief van de staatssecretaris van VWS van 25 juni 2019 aan de Tweede Kamer. Uit de meest recente cijfers is op te maken dat bij niet-RAV vervoerspilots 27% van het vervoer voor psychiatrische beoordeling plaatsvindt, en 57% (over 1.800 ritten) na beoordeling. Met betrekking tot vervoer met psychiatrische hulpverlening na de psychiatrische beoordeling wordt verkend of dit vrijgegeven kan worden voor andere aanbieders. Hiervoor vraagt de staatssecretaris onder andere advies aan de Nederlandse Zorgautoriteit (Nza), die gevraagd worden dit advies voor 1 oktober 2019 te leveren. In februari 2020 vindt een go/no go moment plaats over het wel/niet vrijgeven van vervoer na psychiatrische beoordeling. Indien de verkenning leidt tot een “go” zou de structurele situatie per 2021 in werking kunnen treden. Bij een “no go” blijft het vervoer van personen met verward gedrag voor en na psychiatrische beoordeling, voor zover er sprake is van een indicatie voor vervoer met psychiatrische hulpverlening, voorbehouden aan RAV’s. Besluitvorming hierover vindt uiterlijk 1 februari 2020 plaats. In 2020 blijft de situatie zoals die is; indien projectleiders dit wensen kunnen zij de pilots tot 2021 voortzetten, gegeven de subsidievoorwaarden van ZonMw voor 2020. Afhankelijk van eventuele nieuwe subsidietoekenningen is het de verwachting dat het gemiddeld aantal ritten per maand (ongeveer 200) in ieder geval gelijk blijft en wellicht stijgt.

## Doelstelling

ZonMw heeft KPMG gevraagd de niet-RAV pilots die passende vervoersoplossingen in de regio ontwikkelen voor mensen met verward gedrag te monitoren en te evalueren. Door middel van vragenlijsten hebben pilots kwantitatieve gegevens aangeleverd die inzicht geven in de algemene informatie over de pilots en de uitvoer van ritten. Bovendien is het onderzoek na oplevering van de voortgangsrapportage in september 2018 uitgebreid met aanvullende kwalitatieve vragen. Na de eindrapportage 2018 is de vragenlijst in februari 2019 herzien. Eind maart hebben alle projectleiders een aangepaste vragenlijst ontvangen.

## Leeswijzer

In de voortgangsrapportage 2019 worden inzichten uit de monitoring en evaluatie gepresenteerd. In hoofdstuk 2 wordt de aanpak van de monitoring en evaluatie beschreven. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de pilots en de onderscheidende kenmerken. De onderscheidende kenmerken zijn minimaal aangepast ten opzichte van de eindrapportage 2018. In hoofdstuk 4 vindt u de resultaten; dit zijn enerzijds de inzichten op basis van de gecombineerde gegevens (antwoord op de aanvullende vragen) en anderzijds inzichten op basis van de vragenlijsten. De inzichten op basis van de gecombineerde gegevens zijn minimaal aangepast (alleen kwantitatief) ten opzichte van de eindrapportage 2018. In hoofdstuk 5 staan de belangrijkste observaties en vervolgstappen beschreven. In een separate bijlage vindt u de factsheets per pilot waarin kwantitatieve gegevens verwerkt zijn. In de bijlage als onderdeel van dit document vindt u de gegevensuitvraag, de begrippenlijst en de literatuurlijst.





## 2. Aanpak monitoring en evaluatie

## 2. Aanpak monitoring en evaluatie (1/2)

De monitoring en evaluatie van de pilots niet-RAV vervoer door KPMG is gestart in juni 2018. Om de monitoring en evaluatie uit te voeren zijn de volgende vier stappen gezet:

1. Monitoring op basis van kwantitatieve gegevens;
2. Aanpassingen en aanvullingen op basis van rapportages 2018;
3. Afstemming en samenwerking gedurende het onderzoek;
4. Opstellen eindrapportage

Hieronder worden deze stappen nader toegelicht.

### 1. Monitoring op basis van kwantitatieve gegevens

KPMG heeft in opdracht van ZonMw veertien individuele niet-RAV vervoerspilots gemonitord en geëvalueerd. KPMG heeft de gegevensaanlevering gecoördineerd. De gegevensuitvraag bestaat uit:

1. Kwantitatieve vragenlijsten die in een eerder stadium opgesteld zijn door SiRM<sup>4</sup> en NZa, in juli 2018 gevalideerd door KPMG en in februari 2019 met projectleiders zijn herzien;
2. Een aanvullende kwalitatieve vragenlijst opgesteld door KPMG in oktober 2018 en;
3. Interviews met alle projectleiders in de maanden oktober en november 2018. Deze gegevens leiden tot inzicht in de aanpak, de effectiviteit en de context van niet-RAV vervoerspilots.

Van de veertien pilots zijn er momenteel nog tien actief. Van de actieve pilots heeft één pilot geen ritgegevens aangeleverd door het gebrek aan ritten. De andere actieve pilots hebben vanaf april 2019 (zo veel als mogelijk) gewerkt met de geactualiseerde vragenlijst.

4) Bijlage 12 van de rapportage Voorlopig model vervoer van SiRM (2017)

De zeven pilots die gestopt zijn voor januari 2019 hebben gewerkt met de originele vragenlijst.

De benodigde data is uitgevraagd aan de hand van een template in Excel. Een gebruikersinstructie is aan het Excel-bestand toegevoegd. Middels keuzemenu's in het Excel-bestand is het de deelnemers aan de pilots zo eenvoudig mogelijk gemaakt om de gegevens vast te leggen. Ter begeleiding van de gegevensaanlevering is een helpdesk ingericht, waar telefonisch en via e-mail vragen van pilotdeelnemers zijn beantwoord.

Vanaf de start van het project was het streven om een zo juist en volledig mogelijke dataset te verzamelen. Om dit te bereiken zijn alle beschikbare gegevens (vanaf mei 2017) in deze rapportage opgenomen. Zowel voor, tijdens als na het aanleveren van de gegevens zijn acties ondernomen om de kwaliteit te verhogen. Als uit checks naar voren kwam dat ingevulde gegevens niet aan de criteria voldeden, kreeg de projectleider de gelegenheid om de gegevensuitvraag aan te vullen en/of aan te passen. De projectleiders zijn gevraagd om maandelijks gegevens aan te leveren, waardoor het mogelijk was om tijdig bij te sturen om de kwaliteit van de aangeleverde gegevens te verhogen.

In deze voortgangsrapportage zijn geen aanvullende kwalitatieve gegevens opgenomen ten opzichte van de eindrapportage 2018.

### 2. Aanpassingen en aanvullingen op basis van rapportages 2018

In 2018 zijn de resultaten uit het onderzoek beschreven in een voortgangsrapportage en een eindrapportage. De voortgangsrapportage is op 3 september 2018 opgeleverd. De voorlopige resultaten zijn op 28 augustus aan vertegenwoordigers van VWS, J&V en de VNG gepresenteerd.

## 2. Aanpak monitoring en evaluatie (2/2)

Na oplevering van de voortgangsrapportage bleek bij opdrachtgevers de behoefte te bestaan meer kwalitatieve inzichten over de pilots te verkrijgen. Op basis hiervan hebben in november 2018 interviews plaatsgevonden met alle projectleiders van niet-RAV vervoerspilots. Omdat GGZ Vervoersdienst actief is in zes van de veertien pilots, is om die reden ook een vertegenwoordiger van de Vervoersdienst geïnterviewd. Door de interviews konden extra inzichten worden opgehaald, de gegevens beter geduid worden en is meer begrip over de context van de pilots. De eindrapportage 2018 is in januari 2019 opgeleverd. Hierna is de vragenlijst met projectleiders herzien, hierbij waren ook AZN, projectleiders RAV-pilots, VWS, NZa en ZonMw aanwezig. De aanpassingen hadden veelal betrekking op het verduidelijken van termen. Er zijn twee vragen toegevoegd: over het moment waarop vervoer plaatsvond en of de persoon een inbewaringstelling (IBS) had op het moment van vervoer. De vraag over de ervaring van cliënten is verwijderd, omdat het niet mogelijk bleek dit in te vullen. Eind maart 2019 hebben alle projectleiders een aangepaste vragenlijst ontvangen.

### 3. Afstemming en samenwerking gedurende het onderzoek

Gedurende het afgelopen jaar waarin KPMG niet-RAV pilots gemonitord en geëvalueerd heeft, is met verschillende partijen afstemming gezocht en samengewerkt. Hieronder een korte beschrijving:

- Ambulancezorg Nederland (AZN) monitort en evalueert de RAV-pilots ten aanzien van het vervoer van mensen met verward gedrag. Gedurende dit onderzoek hebben KPMG en AZN driemaal overleg gevoerd waarin afstemming is gezocht over de vergelijkbaarheid van de gegevens en de rapportages. De aanpak, het aantal pilots en de hoeveelheid gegevens verschilde teveel om resultaten gezamenlijk op te leveren. AZN is tevens aanwezig geweest bij het overleg waarin de vragenlijst ten aanzien van ritinformatie herzien werd.
- Met de Brigadier Vervoer is aan de start van het onderzoek gesproken over de context waarin de monitoring en evaluatie plaatsvindt. Ook gedurende het onderzoek is informatie uitgewisseld over de voortgang van de pilots en de (totstandkoming van) samenwerking in verschillende regio's.
- De NZa is door KPMG geïnformeerd over de voortgang van het onderzoek en heeft begin 2019 de ruwe data ontvangen over 2018. Ook was NZa aanwezig bij het overleg waarin de vragenlijst herzien werd.
- Voor de projectleiders van de pilots niet-RAV vervoer heeft KPMG in 2018 twee keer een bijeenkomst georganiseerd om kennis uit te wisselen en inzicht te geven in de resultaten van de aangeleverde gegevens. Dit heeft bijgedragen aan het commitment om informatie te delen en te blijven leren van elkaar. Tevens stimuleren de bijeenkomsten gezamenlijke verwerving van inzichten. Om de uitkomsten van dit rapport te delen zal in het najaar 2019 opnieuw een bijeenkomst voor projectleiders georganiseerd worden.

Naast het monitoren en evalueren van de niet-RAV vervoerspilots is KPMG tot juli 2019 ook verantwoordelijk voor het monitoren en evalueren van pilots inzake het melden van personen met verward gedrag.

### 4. Opstellen eindrapportage

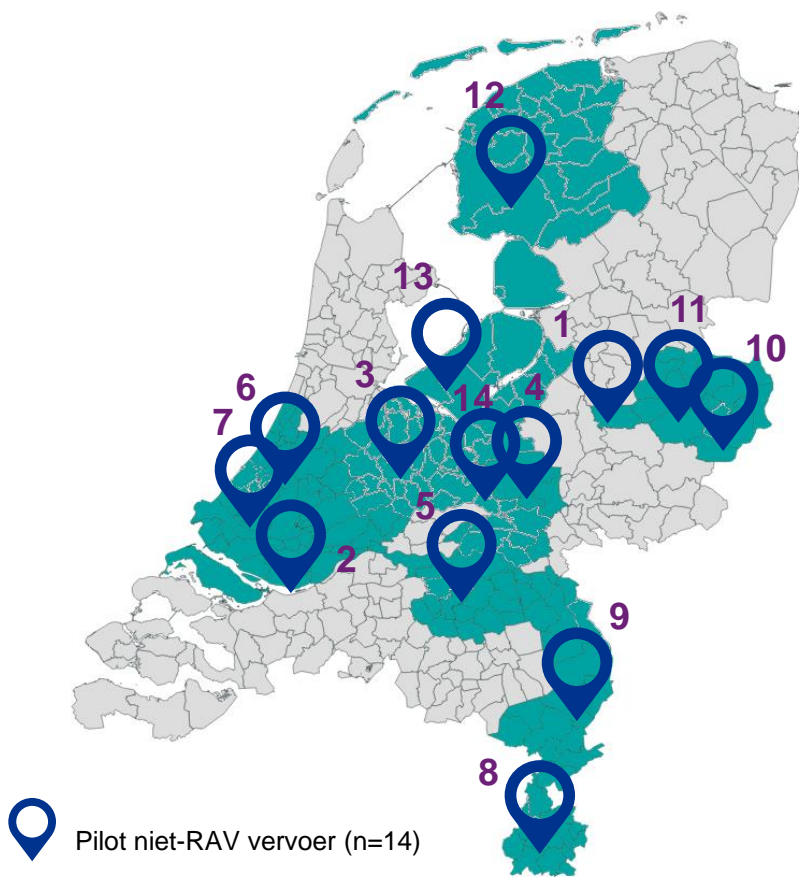
Op basis van de kwantitatieve gegevens uit de vragenlijsten, de kwalitatieve gegevens uit de aanvullende vragenlijst en de interviews eind 2018 is deze voortgangsrapportage opgesteld. Dertien pilots hebben voor 5 juni 2019 ritgegevens aangeleverd, ritten die hierna zijn aangeleverd komen in de eindrapportage over 2019. Het gaat in totaal om 3.120 ritten, waarvan 350 in 2017, 1.791 in 2018 en 979 in 2019. In het afgelopen jaar gaat het om een gemiddelde van 175 ritten per maand. Het aantal ritten is hierbij niet afhankelijk van het aantal pilots, in andere woorden: minder pilots betekent niet minder ritten.



# 3. Inzicht in de pilots en onderscheidende kenmerken

# 3. Inzicht in de pilots

In totaal zijn zestien subsidieaanvragen toegekend die betrekking hebben op veertien individuele pilots. Hieronder een weergave van de geografische spreiding van de pilots en een overzicht van de namen en de locaties van de pilots in tekst. In de hierop volgende pagina's volgt een korte beschrijving per pilot, en een overzicht van onderscheidende kenmerken.



#	Pilot naam	Regio	Status
1	Street Triage Deventer	Deventer	In 2018 gestopt
2	Triage en passend vervoer bij verward gedrag	Rotterdam-Rijnmond, Zuid-Holland Zuid	Actief
3	Triage en introductie vervoersalternatieven	Midden- West Utrecht	Actief
4	Begeleid vervoer voor personen met verward gedrag in onveilige situaties waarbij gedragsproblematiek voorop staat in de regio's Gelderland-Midden en Gelderland-Zuid	Gelderland-Midden en -Zuid	Actief
5	Psycholance - Experiment Passend vervoer van mensen met verward gedrag regio Brabant Noordoost	Brabant Noordoost	In 2018 gestopt
6	Zo normaal mogelijk vervoer voor mensen met verward gedrag in Hollands Midden	Hollands Midden	Actief
7	Triage en passend vervoer Haaglanden	Haaglanden	Actief
8	Passend Vervoer Personen met verward gedrag Zuid-Limburg	Zuid-Limburg	In 2019 gestopt
9	Passend vervoer voor personen met verward gedrag in Noord- en Midden-Limburg	Noord- en Midden-Limburg	Actief
10	GGZ-cliënt vervoer Twente	Twente	In 2018 gestopt
11	Pilot passend vervoer Twente / Street-triage	Twente	Actief
12	Pilot Triage, Beoordeling en Passend Vervoer voor personen met verward gedrag	Friesland	Actief
13	Over grenzen heen - doorontwikkeling Passend Vervoer binnen het verzorgingsgebied van GGz Centraal	Midden-Nederland	Actief
14	Lokale aanpak zorg voor personen met verward gedrag FoodValley Utrecht	Veenendaal	Actief, geen ritten

# 3. Inzicht in de pilots

#	Pilot naam en locatie	Vervoer	Aantal ritten (periode)	Beschrijving
1.	<a href="#">Street Triage Deventer</a> (gestopt)	GGZ-aanbieder	53 (mei '17 - jan '18)	Een team van een sociaalpsychiatrisch verpleegkundige en een politieagent beoordeelt ter plekke de problemen.
2.	<a href="#">Triage en passend vervoer bij verward gedrag</a> – Rotterdam-Rijnmond en Zuid-Holland Zuid (actief)	GGZ op weg	192 (sep '18 - nov '18)	Onnodig vervoer wordt voorkomen en het benodigde vervoer is tijdig, niet stigmatiserend en passend in bejegening en behandeling van mensen met verward gedrag.
3.	<a href="#">Triage en introductie vervoersalternatieven</a> – Midden-West Utrecht (actief)	GGZ Vervoersdienst	1.107 (mei '17 - april '19)	Een aangepaste vorm van vervoer van mensen met verward gedrag.
4.	<a href="#">Begeleid vervoer voor personen met verward gedrag in onveilige situaties waarbij gedragsproblematiek voorop staat in de regio's Gelderland-Midden en Gelderland-Zuid</a> (actief)	Pompestichting	227 (mei '18 - mei '19)	Het ontwikkelen van nieuwe vormen van passend vervoer voor personen met verward gedrag.
5.	<a href="#">Psycholance - Experiment Passend vervoer van mensen met verward gedrag regio Brabant Noordoost</a> (gestopt)	BAS ambulance	189 (jan '18 - aug '18)	De gemeenten, politie, zorgaanbieders en cliënten in de regio Brabant Noordoost wilden met deze pilot de huidige situatie en het bestaande vervoer verbeteren.
6.	<a href="#">Zo normaal mogelijk vervoer voor mensen met verward gedrag in Hollands Midden</a> (actief)	GGZ-aanbieder (vanaf maa '19)	35 (maa '18 - nov '18)	De ambitie van de regio is om een experiment uit te voeren met vervoer voor personen met verward gedrag dat voldoet aan de uitgangspunten van passend en humaan vervoer: de Quick Responder.
7.	<a href="#">Triage en passend vervoer Haaglanden</a> (actief)	GGZ-aanbieder	84 (nov '18 - apr '19)	Mensen met verward gedrag krijgen zo veel mogelijk in hun eigen omgeving en door de juiste hulpverlener zorg, door te investeren in een vroege medische triage en het ontwikkelen van passend vervoer.



# 3. Inzicht in de pilots

#	Pilot naam en locatie	Vervoer	Aantal ritten (periode)	Beschrijving
8.	<a href="#">Passend Vervoer Personen met verward gedrag Zuid-Limburg</a> (gestopt)	GGZ-aanbieder en particuliere vervoerder	115 (apr '18 - maa '19)	Een cliënt-/patiëntvriendelijke, niet stigmatiserende, normaliserende, de-escalerende vervoersmogelijkheid bieden aan mensen met verward gedrag.
9.	<a href="#">Passend vervoer voor personen met verward gedrag in Noord- en Midden-Limburg</a> (actief)	GGZ Vervoersdienst	259 (maa '18 - nov '18)	Een cliënt-/patiëntvriendelijke, niet stigmatiserende, juist normaliserende en de-escalerende vervoersmogelijkheid te kunnen bieden aan mensen met verward gedrag, die vervoerd moeten worden.
10.	<a href="#">GGZ cliënt vervoer Twente</a> (gestopt)	GGZ-aanbieder	15 (feb '18 - okt '18)	Ontwikkelen en bieden van een passend alternatief in het GGz vervoer.
11.	<a href="#">Pilot passend vervoer Twente / Street-triage</a> (actief)	GGZ-aanbieder	251 (jan '19 - apr '19)	Een team van een sociaalpsychiatrisch verpleegkundige, een ambulancemedewerker en een politieagent beoordeelt ter plekke de problemen
12.	<a href="#">Pilot Triage, Beoordeling en Passend Vervoer voor personen met verward gedrag - Friesland</a> (actief)	GGZ-aanbieder	187 (apr '18 - nov '18)	In de pilot rijden een sociaal psychiatrisch verpleegkundige van de GGZ met een chauffeur in een onopvallende bus wanneer er vanuit de Meldkamer Noord Nederland een melding komt waarbij verward gedrag wordt vermoed.
13.	<a href="#">Over grenzen heen: doorontwikkeling Passend Vervoer binnen het verzorgingsgebied van GGz Centraal</a> – Midden Nederland (actief)	GGZ Vervoersdienst	406 (sep '18 - mei '19)	Passend vervoer voor mensen met verward gedrag dat zoveel mogelijk aansluit bij de problematiek en behoeften van diegene die wordt vervoerd én waarbij zoveel mogelijk wordt uitgegaan van de eigen kracht en eigen mogelijkheden.
14.	<a href="#">Lokale aanpak 'zorg voor personen met verward gedrag FoodValley Utrecht'</a> – Renswoude, Rhenen en Veenendaal (actief)	GGZ Vervoersdienst	0	Voor passend vervoer aansluiten bij regionale ontwikkelingen, met aandacht voor lokale voorkeuren.

## 3. Onderscheidende kenmerken

*Dit hoofdstuk is minimaal aangepast ten opzichte van de eindrapportage 2018; er is voor deze rapportage geen aanvullend kwalitatief onderzoek gedaan.*

Tussen de veertien pilots zijn grote verschillen; zowel in doelstellingen, het proces om tot een vervoersaanvraag te komen, of het vervoersmiddel in eigen beheer is van de zorgaanbieder of het vervoer door een commerciële aanbieder uitgevoerd wordt, en ook de kosten verschillen sterk per pilot. Hieronder geven we een overzicht van de meest onderscheidende kenmerken. Deze kenmerken moeten per pilot in relatie tot elkaar bezien worden, en leiden niet tot één optimale manier die in elke regio toepasbaar is. In bijlage I vindt u per pilot een uitgebreide beschrijving.

### **De doelstellingen van de pilots variëren**

Alle pilots hebben als doelstelling meer passend vervoer te leveren voor mensen met verward gedrag. Drie van de veertien pilots hebben als doel zoveel als mogelijk ter plekke te beoordelen om verward gedrag in de eigen omgeving zo snel mogelijk te de-escaleren. In de interviews is daarom gevraagd op welke manier projectleiders gereden kilometers registreren en of het beladen of onbeladen kilometers betreft. Afhankelijk van de manier waarop de subsidieaanvraag is ingericht worden kilometers zonder cliënt ('onbeladen') wel of niet vergoed.

### **Proces om te komen tot vervoer van persoon met verward gedrag gebeurt meestal via de GGZ Crisisdienst**

Het proces om te komen tot het daadwerkelijke vervoer van mensen met verward gedrag kan per pilot verschillen. In zes van de veertien pilots rijdt de vervoerder alleen op verzoek van de GGZ Crisisdienst, dit gaat om de zes pilots waarin GGZ Vervoersdienst de uitvoerder is. De GGZ Crisisdienst is in 80% van alle gevallen de aanvrager voor het vervoer. In andere gevallen is dat hoofdzakelijk politie of ambulance, al dan niet via de 112-meldkamer. In een klein aantal pilots speelt de meldkamer een cruciale rol in het bepalen welk soort vervoer op een melding af gaat.

### **Vervoer gebeurt door 'eigen' vervoermiddel, bestaand vervoermiddel of commerciële aanbieder**

In totaal is zijn 17 voertuigen meegenomen in deze monitor. In vier van de veertien pilots wordt gereden met een 'eigen' vervoersmiddel; dit betreft de beide street triage pilots in Deventer en Twente, de MIPU in Haaglanden en de Rapid Responder in Leeuwarden. Deze voertuigen zijn speciaal aangepast voor de betreffende pilots. In Gelderland-Zuid en Midden, de pilot GGZ cliënt vervoer Twente en in de regio Zuid-Limburg wordt door bestaand vervoer gereden. In negen van de veertien regio's wordt (ook) gereden door een commerciële aanbieder: in zes van de negen gevallen is dat GGZ Vervoersdienst, in één geval GGZ op Weg, in één geval BAS ambulance en in één geval Dutch medical group (Quick Responder). In de pilot in Leeuwarden wordt in enkele gevallen gebruik gemaakt van een vaartuig van de reddingsbrigade wanneer een persoon met verward gedrag vanaf de Waddeneilanden vervoerd wordt.

### **Schaalgrootte, looptijd en aantal ritten**

De grootte van het verzorgingsgebied is van invloed op het aantal ritten. Bij de pilots met een klein verzorgingsgebied van 1 tot 3 gemeenten is het aantal ritten per week het kleinst. De looptijd van de pilot alleen is niet van significante invloed op het aantal ritten, de bekendheid en de vindbaarheid van het alternatieve vervoer speelt daar ook een grote rol in. Bepalend voor het aantal ritten is de aanwezigheid van constructieve samenwerking en de afwezigheid van concurrentie met politie of ambulance.

### **Bekostiging per rit of per pilot**

Een onderscheidend kenmerk voor de betaalbaarheid van het alternatieve vervoer is of aangesloten wordt bij bestaande voorzieningen of dat voor de pilot nieuwe voorzieningen worden opgestart. In sommige regio's wordt per rit afgerekend als gereden wordt door een commerciële vervoerder, in andere regio's wordt het personeel op de auto direct vanuit de pilot bekostigd (en daarmee onafhankelijk van het aantal ritten).



# 4. Resultaten

De resultaten bestaan uit:

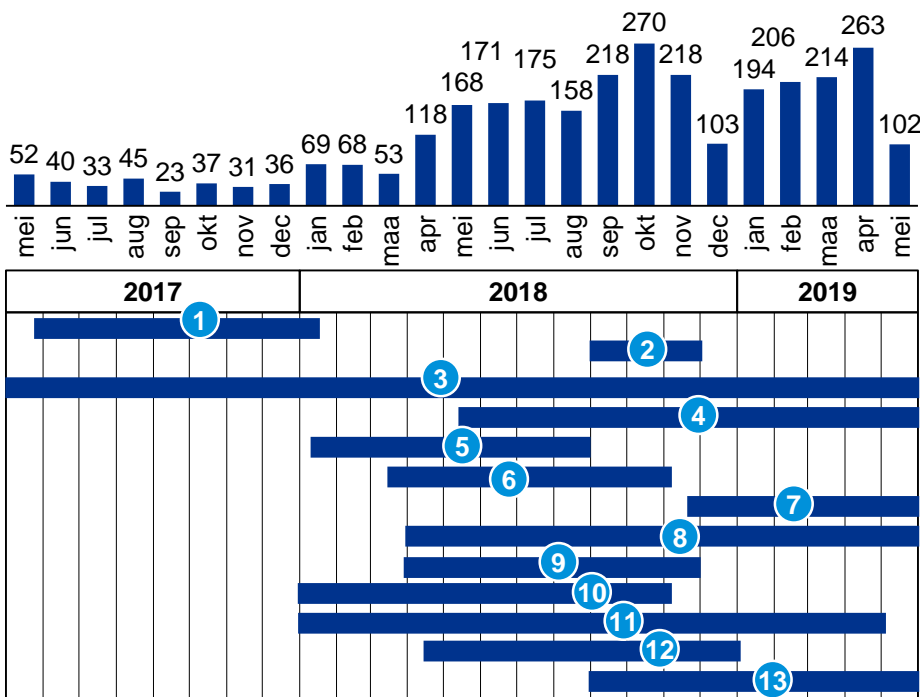
1. Inzichten op basis van gecombineerde gegevens
2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

# 4.1. Inzichten op basis van gecombineerde gegevens

In deze paragraaf wordt op basis van gecombineerde gegevens antwoord gegeven op de aanvullende vragen die door de opdrachtgever in september 2018 gesteld zijn. Deze gegevens bestaan uit kwantitatieve gegevens uit de initiële vragenlijsten, nieuw uitgevraagde gegevens en de interviews met projectleiders. Per vraag staat het aantal antwoorden gespecificeerd.

## 1. Aantal ritten per maand, week en dag

— Wat was de maand waarin de vervoersbeweging plaatsvond? (N=3.065)



In de figuur aan de linker zijde van de pagina is weergegeven over welke periode ritten aangeleverd zijn van iedere pilot. De nummering komt overeen met de nummering geïntroduceerd in hoofdstuk 3.

De drukste maanden waren oktober 2018 (tien actieve pilots) en april 2019 (zes actieve pilots).

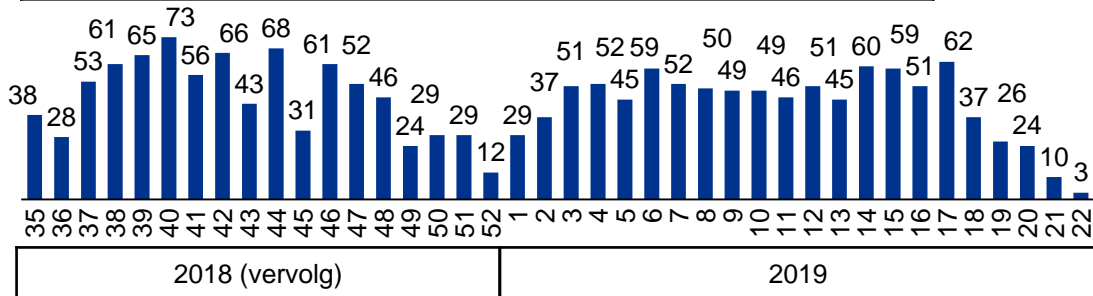
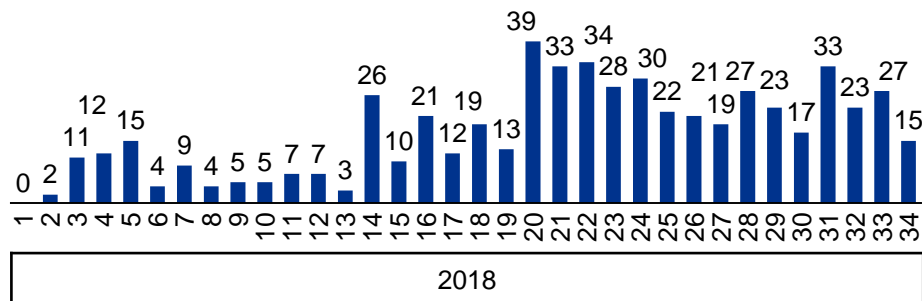
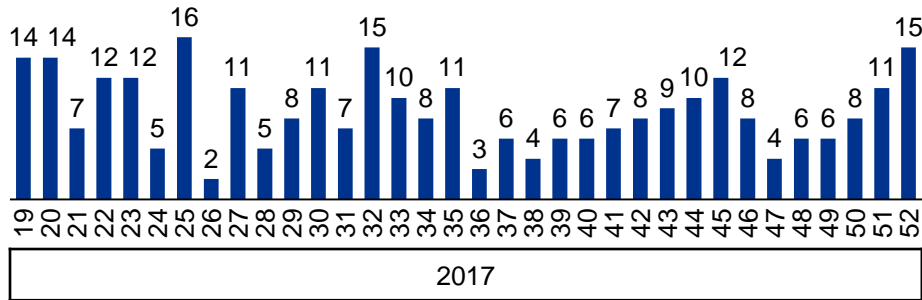
## De bruikbaarheid van de monitoring en evaluatie in de bredere context van het vraagstuk

De veertien pilots die de afgelopen maanden gemonitord en geëvalueerd zijn, zijn geografisch verspreid over Nederland. Er is sprake van een aantal regio's waar geen niet RAV-pilots hebben plaatsgevonden, dit zijn: Groningen, Drenthe, het noorden van Noord-Holland, het oosten van Gelderland, het zuiden van Brabant en Zeeland.

Deze rapportage geeft geen inzicht in de effecten die het alternatieve vervoer heeft op het vervoer door politie of ambulance. Het beeld dat uit de interviews (november 2018) ontstaat is dat de politie niet substantieel minder ritten rijdt, maar door de inzet van alternatief vervoer wel minder tijd kwijt is om mensen met verward gedrag naar passende zorg toe te leiden.

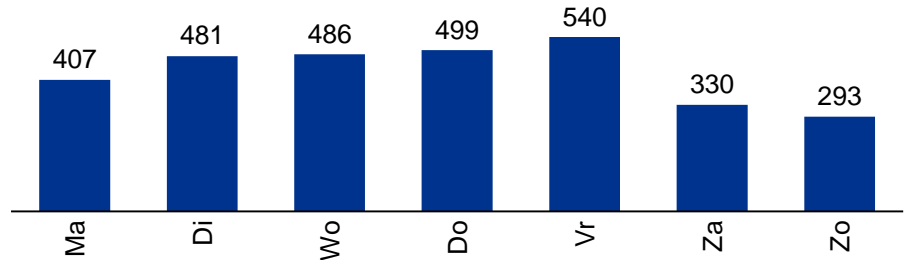
# 4.1. Inzichten op basis van gecombineerde gegevens

— Wat was de week waarin de vervoersbeweging plaatsvond? (N=3.032)



In de figuren hiernaast is het aantal ritten per week weergegeven. Ook hier blijkt uit het overzicht dat het aantal ritten toeneemt wanneer meerdere pilots actief zijn.

— Wat was de weekdag van de aankomst van het voertuig bij de persoon die verward gedrag vertoonde? (N=3.036)



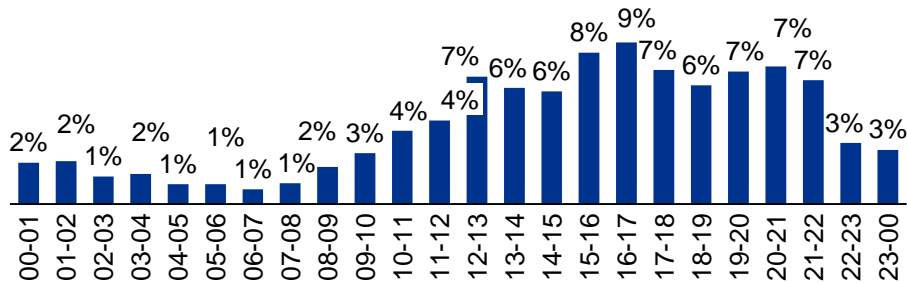
De drukste dagen van de week zijn donderdag en vrijdag. De verschillen met de andere werkdagen zijn echter klein. Maandag wijkt licht af van de andere werkdagen met minder vervoersaanvragen.

De genoemde percentages in deze rapportage zijn afgerond op hele getallen.

# 4.1. Inzichten op basis van gecombineerde gegevens

## 3. Drukke tijdstippen per dag

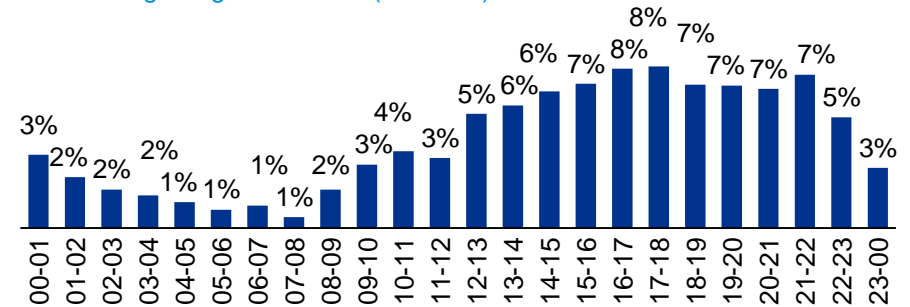
— Wat was het tijdstip van de vervoersaanvraag? (N=2.200)



Vanaf 08:00 in de ochtend is een stijging in aantal vervoersaanvragen zichtbaar dat aanhoudt tot het begin van de middag. Het aantal blijft ongeveer gelijk tot 22:00 in de avond. Daarna neemt het aantal geleidelijk af tot de volgende ochtend 08:00.

Zes van de dertien pilots die ritten hebben gereden zijn 24/7 beschikbaar. In de meeste andere pilots was vervoer beschikbaar vanaf 08:00 in de ochtend tot laat op de avond. Dit strookt met de verdeling van de ritten over de dag.

— Wat was het tijdstip van de aankomst van het voertuig bij de persoon die verward gedrag vertoonde? (N=2.530)



De tijdstippen van aankomst van het voertuig vertonen een vergelijkbaar beeld met de tijdstippen van de vervoersaanvragen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat veelal snel gereageerd wordt op vervoersaanvragen.

— Wat was het dagdeel van de vervoersaanvraag en van de aankomst van het voertuig bij de persoon die verward gedrag vertoonde? (N=2.200/N=2.530)

Dagdeel	Vervoersaanvraag	Aankomst
Nacht	10%	11%
Ochtend	15%	13%
Middag	42%	40%
Avond	33%	36%

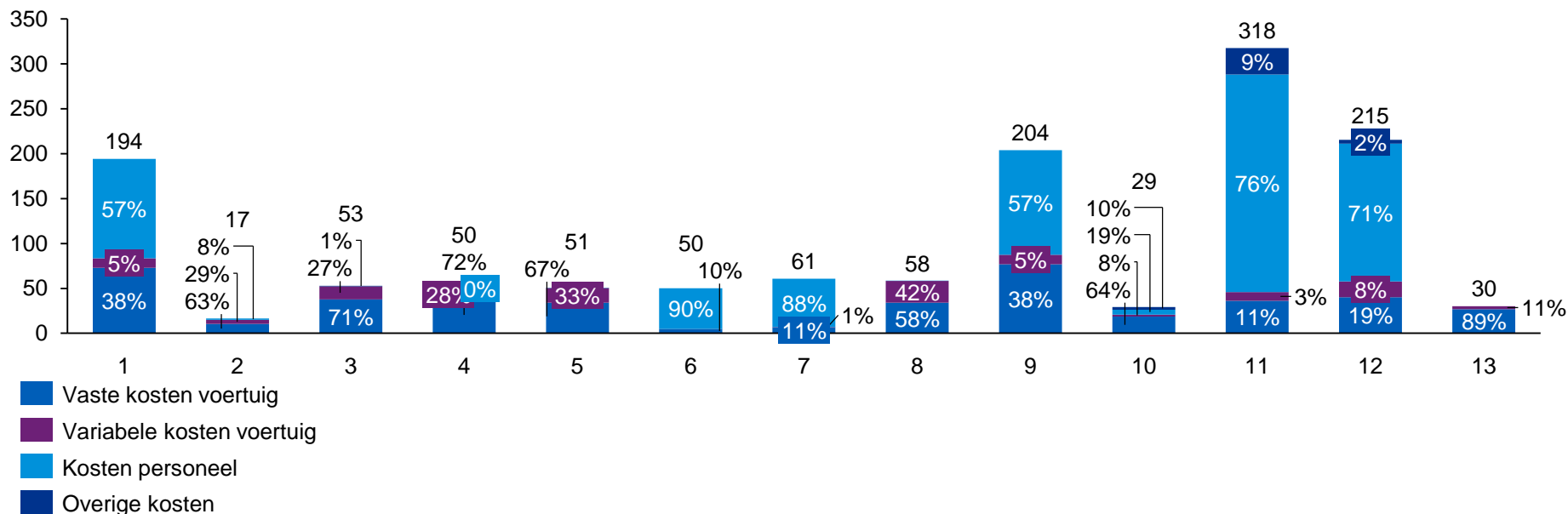
De meest drukke dagdelen zijn de middag en avond. Voor de avond geldt dat de drukte na 22:00 afneemt. In de nacht en ochtend is het aantal vervoersaanvragen en de aankomst van het voertuig vergelijkbaar.



# 4.1. Inzichten op basis van gecombineerde gegevens

## 4. Spreiding in kosten

— Wat was de verdeling van de kosten per pilot (N=12; kosten in € 1.000)



Tussen pilots zijn grote verschillen zichtbaar in kosten en/of de wijze waarop deze zijn gespecificeerd. Dit heeft allereerst te maken met verschillende wijze van financiering en bekostiging. Waar sommige pilots minder dan €10.000 aan investerings-/leasekosten hebben per voertuig, loopt dit bij andere pilots op tot meer dan € 60.000. Ook de variabele kosten (brandstof, verzekering, belasting, onderhoud) lopen uiteen hetzij minder dan de vaste kosten. Ook de wijze waarop pilots personeelskosten berekenen verschilt sterk. Bij sommige pilots is dit afhankelijk van het aantal ritten aangezien er per rit betaald wordt en bij andere pilots wordt personeel fulltime

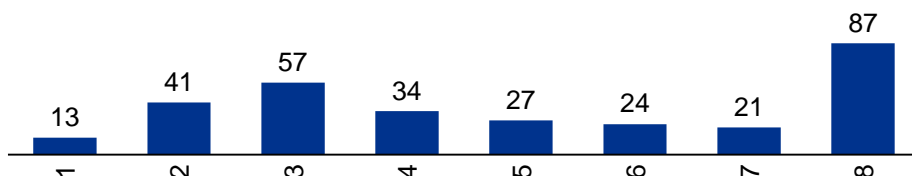
aangenomen. Bij de overige kosten verschillen pilots sterk in welk type kosten opgevoerd worden; overheadkosten worden bijvoorbeeld niet in alle gevallen opgevoerd. Voor de vergelijkbaarheid is in het overzicht niet gecorrigeerd voor omvang of bezetting (bijvoorbeeld kosten per rit). Er is gebruik gemaakt van de aangeleverde informatie hetgeen niet door KPMG gecontroleerd is op juistheid, volledigheid en betrouwbaarheid.

Op basis van deze gegevens is het niet mogelijk de toerekening van kosten per pilot, per kostensoort en per tijdvak nader te duiden.

# 4.1. Inzichten op basis van gecombineerde gegevens

## 5. Spreiding in gereden aantal kilometers

— Wat was het gemiddeld aantal gereden kilometers per pilot (retour)?  
(N=1.094)



Het gemiddeld aantal gereden kilometers (retour) was 32 km.

Het gemiddeld aantal gereden kilometers per rit verschilt sterk per pilot. Het varieert van 13 km tot 87 km.

## 6. Verschillen tussen landelijk en stedelijk gebied

Pilots zijn op basis van de karakteristieken van de gemeenten waarin de pilot actief is, geclusterd naar stedelijke en landelijke gebieden. In een verschillenanalyse tussen deze stedelijke en landelijke pilots is geen eenduidig onderscheid waargenomen wat betreft het aantal gereden kilometers. Met betrekking tot kosten zijn eveneens geen eenduidige conclusies te trekken als het gaat om verschillen tussen landelijke en stedelijke pilots.

# 4.1. Inzichten op basis van gecombineerde gegevens

*Dit onderdeel is minimaal aangepast ten opzichte van de eindrapportage 2018; er is voor deze rapportage geen aanvullend kwalitatief onderzoek gedaan.*

## 7. Beschikbaarheid buiten de uren dat de vervoerder rijdt

Zes van de veertien pilots zijn 24/7 beschikbaar. Op het moment dat de alternatieve vervoerder niet rijdt, wordt in alle gevallen gereden door politie of ambulance.

## 8. Beschikbaarheid en noodzaak verpleegkundige

Uit de interviews (november 2018) en de resultaten van de aanvullende vragenlijsten blijkt dat in zes van de veertien pilots geen verpleegkundige beschikbaar is, in de overige acht pilots is dat wel het geval. In de zes pilots waar geen verpleegkundige beschikbaar is, acht men het in vijf pilots niet noodzakelijk, in één pilot wordt door de beoordelaar de inschatting gedaan of een verpleegkundige noodzakelijk is, maar dit is nog niet voorgekomen. In de acht gevallen waar wel een verpleegkundige beschikbaar is geven twee pilots aan dat dit altijd noodzakelijk is, in één geval wordt dit bepaald door de beoordelaar, twee pilots zijn nog niet begonnen, in twee gevallen is het onduidelijk in hoeveel procent van de gevallen een verpleegkundige nodig is, en één pilot geeft als antwoord dat een verpleegkundige ongeveer in 10% van de gevallen nodig is. Hoe wenselijk de aanwezigheid van een verpleegkundige is wordt bepaald door de visie en de doelstelling van de pilot. Een manier om te komen tot de beste zorg en passend vervoer is de keuze neer te leggen bij de behandelaar. Een professionele bejegening van de persoon met verward gedrag, ervaring met psychiatrische ziektebeelden en het kunnen de-escaleren van de situatie moet in alle gevallen geborgd zijn. Indien sprake is van somatische oorzaken van verward gedrag wordt in pilots waar geen verpleegkundige beschikbaar is, een ambulance ingezet.

## 9. Minimale bezetting

Zes van de veertien pilots rijden 24/7, dan zijn er altijd twee mensen beschikbaar voor het vervoer. Ook als pilots niet 24/7 rijden, wordt altijd met twee personen gereden.

## 10. Wie heeft de vervoersaanvraag gedaan? Verschilt het of de rit wel of niet via de meldkamer is gelopen? Verschilt het of er een APH-triagist heeft getriageerd?

Bij sommige pilots wordt bewust gekozen voor vervoersaanvragen via de GGZ-crisisdienst, omdat anders het gevoel ontstaat concurrentie te moeten voeren met politie en ambulance als het gaat om de te rijden ritten. In de meeste regio's is een procesbeschrijving (stroomschema) gemaakt wie op welk moment de alternatieve vervoerder kan inschakelen. In sommige gevallen wordt de keuze bij de beoordelaar gelegd welke manier van vervoeren het meest passend is. Over het algemeen is het uitgangspunt dat bij somatische klachten de ambulance rijdt, als de veiligheid in het geding is (breder dan wanneer sprake is van een strafbaar feit) rijdt de politie, indien beide niet het geval is rijdt de alternatieve vervoerder.

# 4.1. Inzichten op basis van gecombineerde gegevens

*Dit onderdeel is minimaal aangepast ten opzichte van de eindrapportage 2018; er is voor deze rapportage geen aanvullend kwalitatief onderzoek gedaan.*

## 11. Het succes van de pilots en geleerde lessen

Tijdens alle 14 pilots hebben deelnemers veel geleerd van de samenwerking met andere partijen in de regio. Een goede lokale samenwerking waarin succes (en ritten) aan de ander gegund worden, constructief en regelmatig overleg is over de gang van zaken (en casussen) en goede aansluiting van het strategisch niveau en de werkvloer als het gaat om het adopteren van nieuwe werkwijzen blijken cruciale randvoorwaarden om een pilot te laten slagen. Tijdens de interviews in november 2018 kwam tevens naar voren dat pilots als succesvol worden gewaardeerd door projectleiders als:

- Er beter begrip is voor het werk van samenwerkingspartners;
- Er gehandeld wordt vanuit een zorgkader en er sprake is voor humaner vervoer zonder stigma;
- Er voldoende ritten zijn en deze gewaardeerd worden door begeleiders, naasten en partners in de regio;
- Veel meldingen gedeëscaleerd kunnen worden door juiste bejegening

In minder dan de helft van de gevallen worden pilots in termen van succes gemonitord. Projectleiders geven in de vragenlijst en tijdens interviews aan dat naasten, medewerkers en samenwerkingspartners positief zijn over de pilot. Redenen die hierbij genoemd worden zijn: professionele bejegening, prikkelarm en niet stigmatiserend vervoer en weinig escalatie. Het bevragen van cliënten nadat het vervoer heeft plaatsgevonden blijkt i.v.m. privacy en welzijn van de patiënt tijdens het vervoer zo goed als niet mogelijk.

In drie regio's was de pilot minder succesvol; dit kwam in het eerste geval door een te klein verzorgingsgebied en daardoor weinig ritten. De toegezegde capaciteit door de politie bleek tijdens de pilot moeilijk te realiseren, dit leidde tot minder beschikbaarheid van het alternatieve vervoer.

In het tweede en derde geval is naast de schaal van het verzorgingsgebied de belangrijkste reden voor het niet succesvol zijn van de pilot het gebrek aan samenwerking in de regio. In deze regio's is sprake van concurrentie met vooral de RAV's. Aanvullende uitdagingen die tijdens de interviews naar voren kwamen zijn:

- Cultuuromslag bij betrokken organisaties om de alternatieve vervoerder in te zetten in plaats van politie of ambulance;
- Weinig ritten door vindbaarheid (betrokken organisaties/personen die het vervoer kunnen aanvragen dienen dit wel op het netvlies te hebben);
- Gebrek aan capaciteit bij politie en van SPV'ers

Ook is tijdens de interviews aan projectleiders gevraagd hoe pilots succesvoller kunnen worden. Hieronder de antwoorden die projectleiders gegeven hebben:

- Constructievere samenwerking met partners in de regio;
- Duidelijkheid over betaaltitel;
- Meer ritten;
- Ritten voor hen die het nodig hebben;
- Aansluiting van partners in het sociale domein

## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

### Algemene informatie (1 van 3)

In deze paragraaf worden de inzichten op basis van de vragenlijsten gepresenteerd. Hierin worden per vraag de resultaten getoond.

#### Toelichting op de resultaten

- De gebruikte vragenlijst ten aanzien van de algemene informatie per pilot is ontwikkeld door de NZa en bevat een aantal gesloten en open vragen.
- Voorliggende informatie heeft betrekking op de periode mei 2017 tot juni 2019.
- De inzichten hebben betrekking op zeventien voertuigen uit dertien pilots. Eén pilot heeft geen ritinformatie aangeleverd.
- Doordat niet alle pilots alle gegevens hebben aangeleverd zijn de inzichten in deze paragraaf gebaseerd op verschillende aantallen. De aantallen staan per vraag gespecificeerd.

#### Type voertuig

##### 1. Is **liggend/zittend vervoer** mogelijk? (N=17 voertuigen)



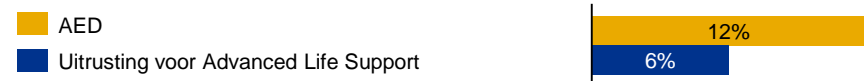
##### 2. Is er sprake van **prikkelarm vervoer**? (N=17 voertuigen)



##### 3. Is het **vastzetten persoon** bij verzet mogelijk? (N=17 voertuigen)



##### 4. Aanwezige **somatische faciliteiten** (N=17 voertuigen)



Bovenstaande somatische faciliteiten zijn specifiek uitgevraagd. Daarnaast zijn in sommige voertuigen ook verbanddozen, bloeddrukmeters en/of alcoholmeters aanwezig.

## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

### Algemene informatie (2 van 3)

#### 5. Gemiddelde **afschrijvingstermijn** per voertuig in jaren (N=13 voertuigen)



De afschrijvingstermijn varieert van 4 tot 10 jaar waarbij de meeste pilots (N=9) kiezen voor 5 jaar.

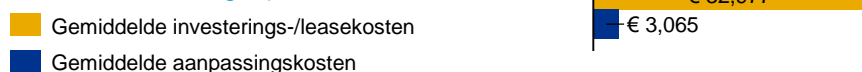
#### 6. Gemiddeld **aantal fte** per pilot (N=8 pilots)



Het aantal fte varieert van 0,08 (waarbij alleen de daadwerkelijke inzet gerekend wordt) tot 5 fte.

### Kosten

#### 7. **Investerings-/leasekosten en aanpassingskosten** per voertuig (N=16 / N=14 voertuigen)



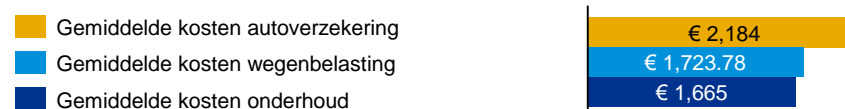
De investerings-/leasekosten lopen uiteen van minder dan € 10.000 tot meer dan € 60.000. Dit zijn de totale kosten die gemaakt zijn binnen de pilot. Zoals beschreven bij vraag 5. worden de voertuigen in verschillende termijn afgeschreven. De aanpassingskosten lopen uiteen van € 500 tot meer dan € 10.000. Drie voertuigen zijn niet aangepast waardoor deze gemiddelde kosten op een lager aantal betrekking heeft.

#### 8. Gemiddelde **brandstofkosten** per voertuig per jaar (N=15 voertuigen)



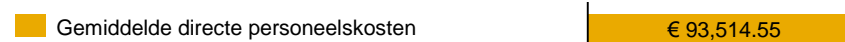
De brandstofkosten lopen uiteen van € 480 tot ruim € 13.000. Omdat deze kosten niet gelijktijdig aangeleverd zijn met de ritten is het niet mogelijk om de brandstofkosten per rit te bepalen. Tevens hebben weinig pilots inzicht in de cijfers per jaar omdat pilots over het algemeen nog geen heel jaar ritten hebben uitgevoerd.

#### 9. Overige **variabele kosten gebruik** voertuig per jaar (N=17 voertuigen)



Voor alle drie deze kostenposten variëren de bedragen tussen enkele honderden euro's tot enkele duizenden euro's. Ook hierbij kan een oorzaak hiervoor zijn dat de gemeten looptijden van de pilots verschillen.

#### 10. Gemiddelde **directe personeelskosten** per pilot per jaar (N=7 pilots)



De directe personeelskosten (arbeidskosten) lopen uiteen van € 3.000 tot € 225.000. Er zijn vier pilots met arbeidskosten lager dan € 65.000 en drie pilots met arbeidskosten hoger dan € 100.000. Omdat de personeelskosten van uitvoerder GGZ Vervoersdienst niet tot afzonderlijke pilots te herleiden zijn, ontbreken deze kosten in bovenstaande gegevens.



## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

### Algemene informatie (3 van 3)

#### 11. Gemiddelde **indirecte personeelskosten** per pilot per jaar (N=7 pilots)

Gemiddelde indirecte personeelskosten	€ 10,521.90
---------------------------------------	-------------

De indirecte personeelskosten (reiskosten, kleding, verzekering, training en overige kosten) lopen uiteen van € 600 tot € 47.000. Er is grote variatie in welke indirecte personeelskosten opgevoerd worden. Omdat de personeelskosten van uitvoerder GGZ Vervoersdienst niet tot afzonderlijke pilots te herleiden zijn, ontbreken deze kosten in bovenstaande gegevens.

#### 12. Gemiddelde **overige kosten** per pilot (N=4 pilots)

Gemiddelde overige kosten	€ 9,324.50
---------------------------	------------

De overige kosten lopen uiteen van € 700 tot € 29.000. De kosten worden toegewezen aan overhead en in één pilot aan een registratiesysteem. Omdat de personeelskosten van uitvoerder GGZ Vervoersdienst niet tot afzonderlijke pilots te herleiden zijn, ontbreken deze kosten in bovenstaande gegevens. Van deze kosten is het onduidelijk op welke periode deze betrekking hebben.

## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

### Te registeren gegevens per rit (1 van 9)

#### Toelichting op de resultaten

- De gebruikte vragenlijst ten aanzien van de gegevens per rit is ontwikkeld door SiRM. De vragenlijst is in februari 2019 herzien. De actieve pilots hebben vanaf april 2019 met de aangepaste vragenlijst gewerkt. De aanvullende vragen vindt u op pagina 35 en 36.
- Voorliggende informatie heeft betrekking op de periode mei 2017 tot juni 2019.
- De inzichten hebben betrekking op 3.120 ritten uit dertien pilots. Eén pilot heeft ritten geadmineistreerd voordat KPMG betrokken was en daarbij een ander format gehanteerd. Een aantal andere pilots heeft voorafgaand aan de betrokkenheid van KPMG een deel van de ritten uitgevoerd en daardoor niet geregistreerd middels het format van KPMG maar via een in meer of mindere mate overeenkomstige vragenlijst.
- Doordat niet alle pilots alle vragen hebben beantwoord zijn de inzichten in deze paragraaf gebaseerd op verschillende aantallen. De aantallen staan per vraag gespecificeerd.

#### Vervoer

De aanvullende vraag ten aanzien van het vervoersmoment vindt u op pagina 36.

#### 1. Is de **persoon** tijdens het vervoer gesedeerd? (N=2.913 ritten)



Bij de ritten is in 3% van de gevallen de persoon gesedeerd tijdens het vervoer. Tijdens de monitoring door KPMG is met projectleiders discussie geweest over de interpretatie van het begrip sedatie. In de uitvraag is een uitleg van het begrip opgenomen. Van 7% van de ritten is het antwoord niet bekend.

#### 2. Is de persoon tijdens het vervoer **vastgemaakt** in verband met verzet? (N=2.920 ritten)



Bij de ritten is in 1% van de gevallen de persoon tijdens het vervoer vastgemaakt in verband met. Van 7% van de ritten is het antwoord niet bekend.

#### 3. Heeft een **naaste meegereden** tijdens het vervoer? (N=2.644 ritten)



Bij de ritten heeft in 4% van de gevallen een naaste meegereden tijdens het vervoer. Van 15% van de ritten is het antwoord niet bekend.

## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

### Te registeren gegevens per rit (2 van 9)

#### Vervoer

4. Heeft de **politie meegereden** tijdens het vervoer? (N=2.763 ritten)



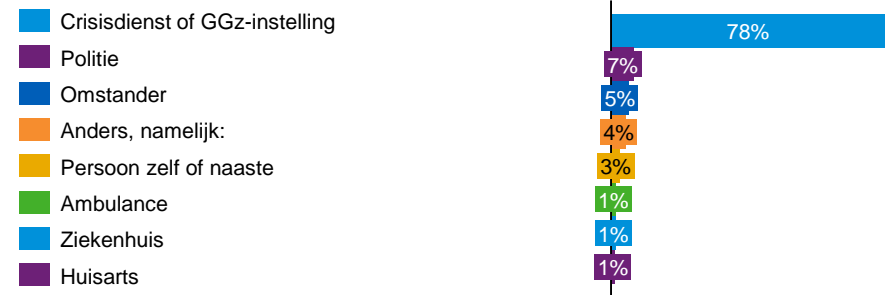
Bij de ritten heeft in 4% van de gevallen de politie meegereden tijdens het vervoer. Van 11% van de ritten is het antwoord niet bekend.

Mag de persoon op een later moment **benaderd worden** om te vragen naar zijn ervaringen met het vervoer?

Deze vraag komt niet meer voor in de aangepaste vragenlijst.

#### Toegankelijkheid

5. Wie heeft de **vervoersaanvraag** gedaan? (N=2.795 ritten)



Bij de ritten kwam de vervoersaanvraag in 78% van de gevallen van de crisisdienst of GGz-instelling en 7% van de politie. Van 10% van de ritten is het antwoord niet bekend.

De aanvullende vraag ten aanzien van triage conform de GGz-triagewijzer vindt u op pagina 35.

Informatie over de datum en het tijdstip van de vervoersaanvraag vindt u op pagina 19 en 20.

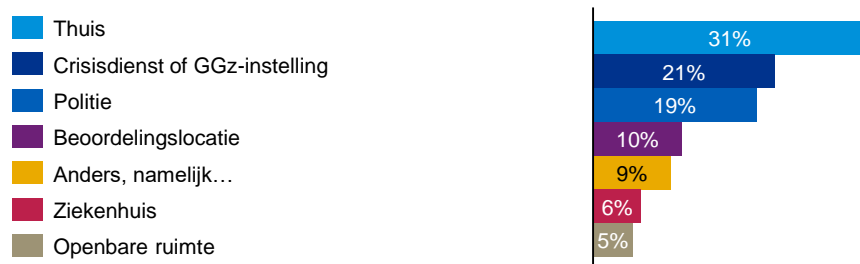
Informatie over de datum en het tijdstip van de aankomst vindt u op pagina 32.

## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

### Te registeren gegevens per rit (3 van 9)

#### Toegankelijkheid

6. Wat was het **vertrekpunt** van de vervoersbeweging? (N=1.704 ritten)



Bij de ritten was het vertrekpunt in 31% van de gevallen het huis van de persoon met verward gedrag, 21% de crisisdienst of GGz-instelling en 19% de politie. Van 45% van de ritten is het antwoord niet bekend.

#### Toegankelijkheid

7. Wat was het **aankomstpunt** van de vervoersbeweging? (N=2.035 ritten)



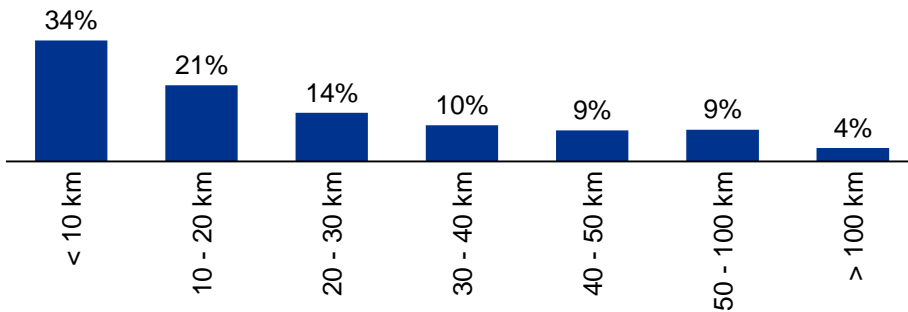
Bij de ritten van de overige pilots was het aankomstpunt in 51% van de gevallen de crisisdienst of GGz-instelling, 20% de beoordelingslocatie en 10% het ziekenhuis. Eén op de acht ritten ging naar een andere locatie zoals het politiebureau. Van 34% van de ritten is het antwoord niet bekend.

## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

### Te registeren gegevens per rit (4 van 9)

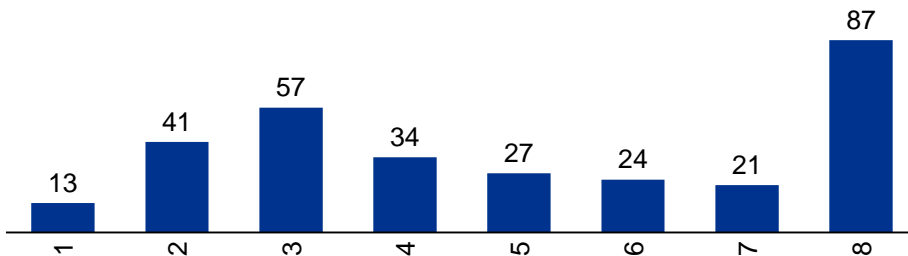
#### Toegankelijkheid

8. Wat was het **aantal gereden kilometers** (retour)? (N=1.094 ritten)



Van de ritten waarvan het aantal gereden kilometers bekend is, betrof het in meer de helft van de ritten minder dan 20 km.

Het gemiddeld aantal gereden kilometers (retour) was 27 km. Hieronder is het gemiddeld aan gereden kilometers (retour) per pilot weergegeven.



#### Toegankelijkheid

9. Betrof het **acut vervoer**, dat wil zeggen een maximale aanrijtijd van 30 minuten (A1 of A2 ambulancerit)? (N=2.140 ritten)



Van de ritten betrof het in 53% van de gevallen acut vervoer. Van 31% van de ritten is het antwoord niet bekend.

Deze vraag is in de gewijzigde vragenlijst vervangen door de vragen ‘wat was de maximale aanrijtijd voor de vervoersbeweging, volgens het voorlopig model vervoer?’

10. Betrof het **gepland vervoer**? (N=2.380 ritten)



Van de ritten betrof het in 18% van de gevallen gepland vervoer. Van 24% van de ritten is het antwoord niet bekend.

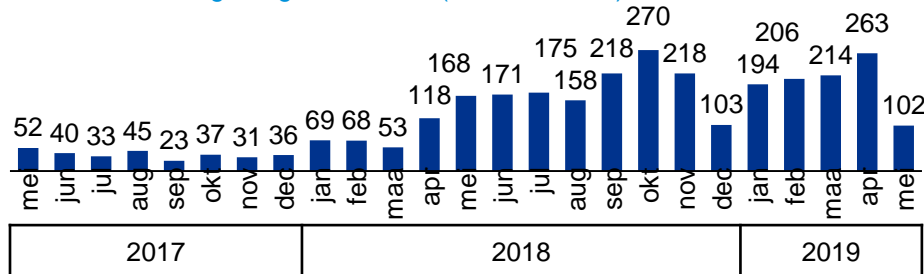
Deze vraag is in de gewijzigde vragenlijst vervangen door de vragen ‘wat was de maximale aanrijtijd voor de vervoersbeweging, volgens het voorlopig model vervoer?’

## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

### Te registeren gegevens per rit (5 van 9)

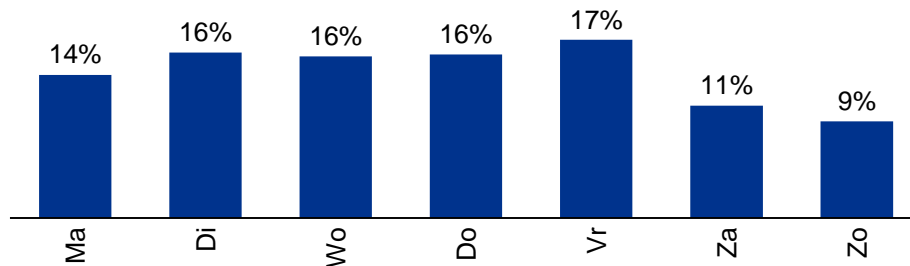
#### Toegankelijkheid

11. Wat was de **datum van de aankomst** van het voertuig bij de persoon die verward gedrag vertoonde? (N=3.065 ritten)



Van 2% van de ritten is het antwoord niet bekend.

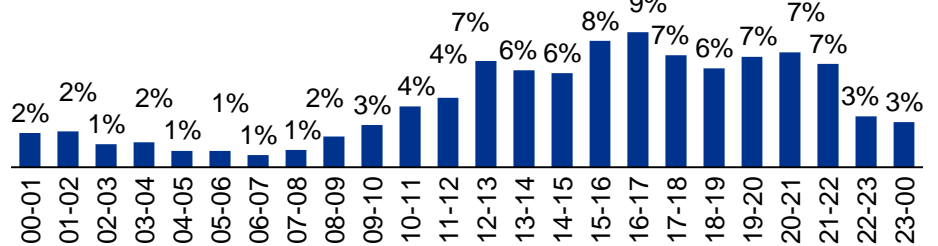
12. Wat was de **weekdag van de vervoersaanvraag**? (N=2.845 ritten)



De drukste dag van de week is vrijdag. De verschillen met de andere werkdagen zijn echter klein. Maandag wijkt licht af van de andere werkdagen met minder vervoersaanvragen. In het weekend wordt 20% van de vervoersaanvragen gedaan.

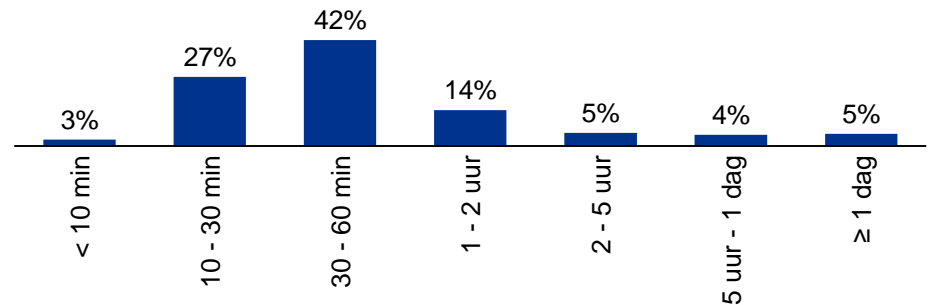
#### Toegankelijkheid

13. Wat was het **tijdstip van de vervoersaanvraag**? (N=2.200 ritten)



Van 29% van de ritten is het antwoord niet bekend.

14. Wat was het **verschil tussen het tijdstip van de vervoersaanvraag en aankomst** van het voertuig bij de persoon die verward gedrag vertoonde? (N=1.944 ritten)



Van 38% van de ritten is het antwoord niet bekend

## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

### Te registeren gegevens per rit (6 van 9)

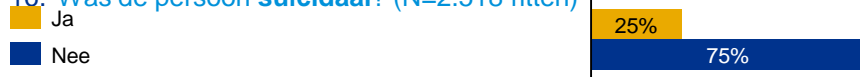
#### Doelgroep

15. Had de persoon in de 12 maanden voorafgaand aan het vervoer een actieve behandelrelatie met **de gespecialiseerde GGz?** (N=1.628 ritten)



Bij de ritten is 76% van de personen reeds bekend bij de gespecialiseerde GGz. Bij deze vraag kan onbekend betekenen dat dit niet inzichtelijk is voor de organisatie die gegevens aanlevert óf dat niet met zekerheid gesteld kan worden dat iemand niet bekend is bij een gespecialiseerde GGz-aanbieder. Desalniettemin laten de cijfers zien dat relatief veel personen reeds bekend zijn.

16. Was de persoon **suïcidaal?** (N=2.518 ritten)



Bij de ritten is 25% van de personen suïcidaal. Van 19% van de ritten is het antwoord niet bekend.

#### Doelgroep

17. Heeft er een **somatische beoordeling** van de persoon plaatsgevonden voorafgaand aan het vervoer? (N=2.585 ritten)



Bij de ritten van de overige pilots heeft in 45% voorafgaand aan het vervoer een somatische beoordeling plaatsgevonden. Van 17% van de ritten is het antwoord niet bekend.

Tijdens de monitoring door KPMG is met projectleiders discussie geweest over de interpretatie van het begrip somatische beoordeling. In de uitvraag is een uitleg van het begrip opgenomen.

18. Heeft er een **psychiatrische beoordeling** van de persoon plaatsgevonden voorafgaand aan het vervoer? (N=2.626 ritten)



Bij de ritten van de overige pilots heeft er in 79% voorafgaand aan het vervoer een psychiatrische beoordeling plaatsgevonden. Daarmee wordt een groot deel van de personen psychiatrisch beoordeeld voorafgaand aan het vervoer. Van 16% van de ritten is het antwoord niet bekend.

Tijdens de monitoring door KPMG is met projectleiders discussie geweest over de interpretatie van het begrip psychiatrische beoordeling. In de uitvraag is een uitleg van het begrip opgenomen.

## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

### Te registreren gegevens per rit (7 van 9)

#### Doelgroep

19. Was de persoon **onder invloed** op het moment van vervoer? (N=2.603 ritten)



Bij de ritten was 13% van de personen onder invloed op het moment van vervoer. Waar de persoon onder invloed van was is niet bekend. Van 17% van de ritten is het antwoord niet bekend. Tijdens de monitoring door KPMG is met projectleiders discussie geweest over de interpretatie van het begrip onder invloed. In de uitvraag is een uitleg van het begrip opgenomen.

20. Was de **oorzaak** van het verwarde gedrag van de persoon **somatisch**? (N=2.563 ritten)



Bij de ritten was de oorzaak van het verwarde gedrag in 3% van de gevallen somatisch. Van 18% van de ritten is het antwoord niet bekend.

#### Doelgroep

21. Was de **oorzaak** van het verwarde gedrag van de persoon **psychiatrisch**? (N=2.568 ritten)



Bij de ritten was de oorzaak van het verwarde gedrag in 92% van de gevallen psychiatrisch. Dit geeft aan dat bij meer dan negen op de tien vervoerde personen met verward gedrag dit gedrag een psychiatrische oorzaak kende. In dat opzicht is het een vrij homogene doelgroep en lijkt het hierin af te wijken van de populatie betrokken bij E33 meldingen van de politie. Van 17% van de ritten is het antwoord niet bekend.

22. Resulteerde de psychiatrische beoordeling in een **intensieve gespecialiseerde GGz-behandeling thuis**? (1.920 ritten)



Bij de ritten heeft in 9% van de gevallen de psychiatrische beoordeling geresulteerd in een intensieve gespecialiseerde GGz-behandeling thuis. Het is onbekend waarom een behandeling niet ingezet is. Het verdient de aanbeveling om hier nader onderzoek naar te doen om vast te kunnen stellen of dit wenselijk is of niet. Van 38% van de ritten is het antwoord niet bekend.



## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

### Te registreren gegevens per rit (8 van 9)

#### Doelgroep

23. Had de persoon een **Rechtelijke Machtiging** op het moment van vervoer? (N=2.696 ritten)



Bij de ritten had 19% van de personen een Rechtelijke Machtiging op het moment van vervoer. Van 14% van de ritten is het antwoord niet bekend.

24. Had de persoon een **inbewaringstelling (IBS)** op het moment van vervoer? (N=1.750 ritten)



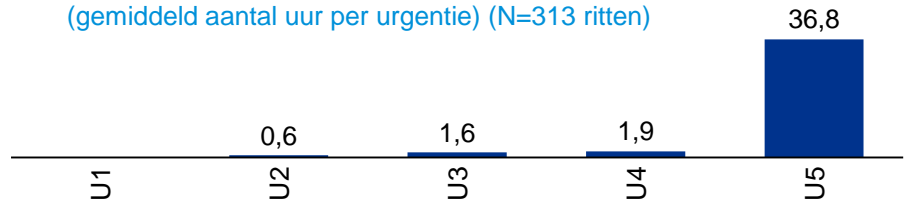
Bij de ritten had 21% van de personen een IBS op het moment van vervoer. Deze vraag is toegevoegd aan de gewijzigde vragenlijst (vraag 23).

25. Heeft er een triage plaatsgevonden conform de GGz-triagewijzer? Zo ja, wat was dan de urgentie? (N=347 ritten)



Bij de ritten was er in 52% sprake van een urgentie U2. In ongeveer een derde van de ritten betrof dit urgentie U3. Urgentie U1 kwam niet voor in de aangeleverde data. Deze vraag is toegevoegd aan de gewijzigde vragenlijst (vraag 7).

26. Wat was de tijd tussen de aanvraag van het vervoer en de aankomst van het voertuig bij de persoon die verward gedrag vertoonde? (gemiddeld aantal uur per urgentie) (N=313 ritten)



Naarmate de urgentie afneemt, neemt de tijd tussen de aanvraag en aankomst toe. Deze vraag is toegevoegd aan de gewijzigde vragenlijst (vragen 8 en 9).

## 4.2. Inzichten op basis van de vragenlijsten

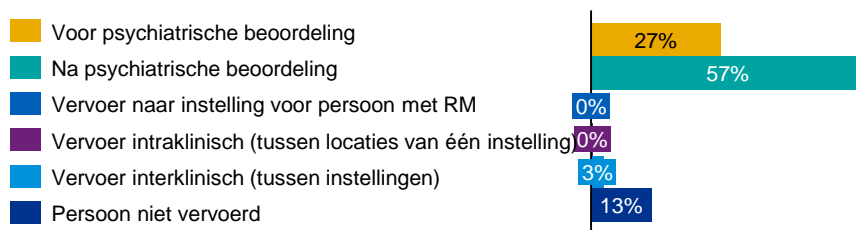
### Te registeren gegevens per rit (9 van 9)

27. Wat was de **maximale aanrijtijd** voor de vervoersbeweging, volgens het voorlopig model vervoer? (N=577 ritten)



Bijna de helft van de ritten waarover de maximale aanrijtijd aangegeven is was 0 - 30 min. Deze vraag is toegevoegd aan de gewijzigde vragenlijst (vraag 13).

28. Wat was het **vervoersmoment**? (N=1.800 ritten)



In één op de acht ritten waarover het vervoersmoment aangegeven is, is de persoon niet vervoerd. De meeste ritten waarbij een persoon vervoerd is waren na psychiatrische beoordeling. Deze vraag is toegevoegd aan de gewijzigde vragenlijst (vraag 1).



# 5. Observaties en vervolg

# 5. Observaties en vervolg

## Belangrijkste uitkomsten voortgangsrapportage 2019

De voortgangsrapportage 2019 is gebaseerd op de vragenlijst zoals die in februari 2019 is herzien. Van de veertien pilots zijn er momenteel nog tien actief. Van de actieve pilots heeft één pilot geen ritgegevens aangeleverd door het gebrek aan ritten. De andere actieve pilots hebben vanaf april 2019 (zo veel als mogelijk) gewerkt met de geactualiseerde vragenlijst. Hieruit komt duidelijker naar voren wanneer vervoer door niet-RAV vervoerspilots plaatsvindt. Dit is in 57% van de gevallen na psychiatrische beoordeling, in 27% van de gevallen voor psychiatrische beoordeling en in 13% van de gevallen wordt niet vervoerd. Het gaat hierbij om 1.800 ritten in totaal. De urgentie van het vervoer volgens de GGz-triagewijzer is in 52% van de gevallen U2. Dit percentage heeft betrekking op 347 ritten; omdat deze vraag vrij recent is toegevoegd wordt deze vraag niet voor alle ritten in het verleden beantwoord.

## De bruikbaarheid van de monitoring en evaluatie in de bredere context van het vraagstuk

De veertien pilots die de afgelopen maanden gemonitord en geëvalueerd zijn, zijn geografisch verspreid over Nederland. Er is sprake van een aantal regio's waar geen niet-RAV pilots hebben plaatsgevonden, dit zijn: Groningen, Drenthe, het noorden van Noord-Holland, het oosten van Gelderland, het zuiden van Brabant en Zeeland.

Deze rapportage geeft geen inzicht in de effecten die het alternatieve vervoer heeft op het vervoer door politie of ambulance. Het beeld dat uit de interviews (november 2018) ontstaat is dat de politie niet substantieel minder ritten rijdt, maar door de inzet van alternatief vervoer wel minder tijd

kwijt is om mensen met verward gedrag naar passende zorg toe te leiden.

Over het aantal niet-RAV ritten dat nu gemonitord wordt kan gezegd worden dat het om een relatief klein aantal gaat. De verklaring hiervoor kan op verschillende plekken gezocht worden: bijvoorbeeld in de concurrentie die in sommige regio's tussen politie, RAV en niet-RAV vervoerder bestaat, het totale aanbod van ritten, en in de onduidelijkheid over de komst van een betaaltitel voor dit type vervoer. De prikkels in het huidige stelsel zijn onvoldoende om deze patronen te doorbreken. De veertien pilots hebben dit in meer of mindere mate voor elkaar gekregen.

## Vervolg

De monitoring en evaluatie van niet-RAV pilots zal ook in de rest van 2019 uitgevoerd worden door KPMG. Dit leidt tot een eindrapportage 2019 in december van dit jaar. In de eindrapportage worden de gegevens die aan KPMG worden aangeleverd geanalyseerd en gepresenteerd. Zoals aangekondigd in de brief 'vervoer van personen met verward gedrag' zal de NZa voor 1 oktober 2019 advies geven over de bekostiging van vervoer na psychiatrische beoordeling en hoe inkoop zal plaatsvinden. Vooralsnog kunnen de vijf actieve pilots in 2020 voortgezet worden, indien projectleiders dit willen. Uiterlijk in februari 2020 zal besloten worden of vervoer voor psychiatrische beoordeling zal worden vrijgegeven voor andere aanbieders.



# Bijlagen

- I. Factsheet per pilot – separaat i.v.m. vertrouwelijkheid
- II. Gegevensuitvraag incl. aanvullende vragenlijst
- III. Begrippenlijst
- IV. Lijst met referenties



# II. Gegevensuitvraag

# Algemene informatie (1 van 2)

## Type voertuig

1. Is liggend en/of zittend vervoer mogelijk?
2. Is er sprake van een prikkelarm vervoer? Zo ja, waarom?
3. Is vastzetten van patiënt bij verzet mogelijk?
- 4a. Zijn er somatische faciliteiten aanwezig: AED?
- 4b. Zijn er somatische faciliteiten aanwezig: Uitrusting voor Advanced Life Support?
- 4c. Zijn er somatische faciliteiten aanwezig: Overige faciliteiten?

## Vaste kosten voertuig

5. Investeringskosten of leasekosten voertuig
6. Aanpassingskosten voertuig (opbouw/ombouw, aanschaf/inbouw/afschrijving apparatuur, incl. C-2000 middelen)
7. Afschrijvingstermijn/verwachte gebruiksduur van het voertuig

## Variabele kosten gebruik voertuig

8. Gemiddelde brandstofkosten per maand
- 9a. Gemiddeld verbruik opgave fabrikant
- 9b. Gemiddeld verbruik daadwerkelijk
10. Kosten autoverzekering
11. Kosten wegenbelasting
12. Kosten onderhoud (omvat kosten voor gepland onderhoud voertuig, communicatie- en navigatieapparatuur, overige apparatuur en incidenteel onderhoud voertuig).

## Personeel

13. Hoe ziet de standaard bemensing er uit?
14. Verschilt dat per type (zie vragen toegankelijkheid) vervoer?
15. Wie bestuurt het voertuig, hulpverlener of chauffeur? Achtergrond van de vraag is of het ook mogelijk is dat de sociaal psychiatrisch verpleegkundige het voertuig bestuurt?
16. Is er sprake van bereikbaarheidsdiensten van het personeel (oproepbasis) of paraatheidsdiensten (medewerker is bereikbaar en beschikbaar) of beschikbaarheid (medewerker is aanwezig op de locatie waar ook het voertuig staat)? Of anders, namelijk ...Maak hierbij onderscheid in reguliere kantooruren, avonduren en weekend.
17. Wat is het aantal fte?
18. Onder welke cao vallen deze hulpverleners?
19. Sprake van training (uitgesplitst in initieel en periodiek en aantal scholingsuren per hulpverlener)?

## Kosten personeel: werkgeverslasten

20. Arbeidskosten ambulanceverpleegkundige (incl. sociale lasten)
21. Arbeidskosten sociaal psychiatrisch verpleegkundige
22. Arbeidskosten verpleegkundig specialist
23. Arbeidskosten arts
24. Arbeidskosten psychiater
25. Indien de hulpverleners niet in loondienst zijn: wat zijn de kosten voor inhuur van hulpverleners in totaal?
26. Indien de hulpverleners niet in loondienst zijn: wat zijn de kosten voor inhuur van hulpverleners gemiddeld per uur?

# Algemene informatie (2 van 2)

## Overige personeelskosten

27. Reiskosten

28. Kleding

29. Kosten verzekering. Heeft u een verzekering afgesloten voor de personeelsleden? Zo ja welke?

30. Training

31. Overige kosten. Welke overige personeelskosten worden gemaakt?

32. Wat is de gemiddelde schaal en trede?



# Te registreren gegevens per rit

*Dit betreft de geactualiseerde vragenlijst die per april 2019 door pilots gebruikt wordt.*

## Vervoer

1. Wat was het vervoersmoment?
2. Is de persoon tijdens het vervoer gesedeerd?
3. Is de persoon tijdens het vervoer vastgemaakt in verband met verzet?
4. Heeft er een naaste meegereden tijdens het vervoer?
5. Heeft de politie meegereden tijdens het vervoer?

## Toegankelijkheid

6. Wie heeft de vervoersaanvraag gedaan?
7. Heeft triage plaatsgevonden conform de GGz triagewijzer?
8. A. Wat was de datum van de vervoersaanvraag?  
B. Wat was het tijdstip van de vervoersaanvraag?
9. A. Wat was de datum van de aankomst van het voertuig bij de persoon die verward gedrag vertoonde?  
B. Wat was het tijdstip van de aankomst van het voertuig bij de persoon die verward gedrag vertoonde?
10. A. Wat was de postcode van het vertrekpunt van de vervoersbeweging?  
B. Wat was het vertrekpunt van de vervoersbeweging?
11. A. Wat was de postcode van het aankomstpunt van de vervoersbeweging?  
B. Wat was het aankomstpunt van de vervoersbeweging?
12. Wat was het aantal gereden kilometers (retour)?
13. Wat was de maximale aanrijtijd voor de vervoersbeweging, volgens het voorlopig model vervoer?

## Doelgroep

14. Had de persoon in de 12 maanden voorafgaand aan het vervoer een actieve behandelrelatie met de gespecialiseerde GGz?
15. Was de persoon suïcidaal?
16. Heeft er een somatische beoordeling van de persoon plaatsgevonden voorafgaand aan het vervoer?
17. Heeft er een psychiatrische beoordeling van de persoon plaatsgevonden voorafgaand aan het vervoer?
18. Was de persoon onder invloed op het moment van vervoer?
19. Was de oorzaak van het verwarde gedrag van de persoon somatisch?
20. Was de oorzaak van het verwarde gedrag van de persoon psychiatrisch?
21. Resulteerde de psychiatrische beoordeling in een intensieve gespecialiseerde GGz-behandeling thuis?
22. Had de persoon een Rechterlijke Machtiging op het moment van vervoer?
23. Had de persoon een inbewaringstelling (IBS) op het moment van vervoer?

# Aanvullende vragen na voortgangsrapportage (1 van 2)

Onderstaande vragen zijn de operationalisatie van de aanvullende vragen na de voortgangsrapportage 2018. Een deel van de aanvullende vragen is beantwoord d.m.v. de te registreren gegevens per rit en zijn daarom dan ook niet nogmaals opgenomen in de aanvullende vragen.

## Beschikbaarheid

- 1a. In welke weken was er vervoer beschikbaar vanuit de pilot?
- 1b. Voor welke regio/gemeenten was dit vervoer beschikbaar?
- 2a. Welk deel van de ritten is naar schatting niet geregistreerd? Of hoeveel ritten zijn niet geregistreerd?
- 2b. Welk soort ritten is niet geregistreerd? Waarom zijn de ritten niet geregistreerd?
- 3a. Op welke weekdays was het vervoer beschikbaar?
- 3b. Op welke tijdstippen tijdens deze dagen was het vervoer beschikbaar?
- 4a. Indien het vervoer 24-7 beschikbaar is: Waren er op elk gegeven tijdstip minimaal twee mensen beschikbaar voor het vervoer?
  - 4a1. Vervolg op 4a: Zo ja, wat voor type medewerkers betrof dit? Zo nee, waarom niet?
- 4b. Indien het vervoer niet 24-7 beschikbaar is: Waren er op elk gegeven tijdstip dat er vervoer beschikbaar was, minimaal twee mensen beschikbaar voor het vervoer?
  - 4b1. Vervolg op 4b: Zo ja, wat voor type medewerkers betrof dit? Zo nee, waarom niet?
- 4c. Indien het vervoer niet 24-7 beschikbaar is: Wat is er georganiseerd rondom het vervoer van personen met verward gedrag op de momenten dat het vervoer vanuit de pilot niet beschikbaar was?
  - 4c1. Vervolg op 4c: Wie is daarvoor verantwoordelijk?

## Inzet verpleegkundigen

- 5a. In welk deel van de ritten heeft er een verpleegkundige in de auto plaatsgenomen?
- 5b. In welk deel van de ritten waarbij een verpleegkundige aanwezig was, was de aanwezigheid van een verpleegkundige nodig om de juiste hulp/ondersteuning te bieden?
- 5c. Verschilt het antwoord op vraag 5b. wanneer de toedeling via de meldkamer is verlopen? En wanneer de toedeling via een APH-triagist verlopen is?
- 6a. Wanneer tijdens ritten geen verpleegkundige in de auto was, was dat achteraf voldoende om de persoon de juiste hulp/ondersteuning te bieden of waren er toch verpleegkundige vaardigheden nodig?
- 6b. Verschilt het antwoord op vraag 6a. wanneer de toedeling via de meldkamer is verlopen? En wanneer de toedeling via een APH-triagist verlopen is?
- 7. Hoe wordt er bepaald of een verpleegkundige in de auto plaatsneemt?

# Aanvullende vragen na voortgangsrapportage (2 van 2)

## Evaluatie pilot

- 8a. Is/was deze pilot succesvol?
- 8b. Waaruit blijkt dat? En waarom is dat zo?
- 8c. Wordt de pilot in termen van 'succes' gemonitord?
- 8c1. Vervolg op 8c: Zo ja, hoe is dit vormgegeven? En wat is het resultaat daarvan?
- 8d. Wat is het oordeel van de medewerkers over de vervoersdienst?
- 8e. Wat is het oordeel van personen met verward gedrag en hun familie/naasten over de vervoersdienst?

## Overige informatie van de pilot

- 9. Welke rechtspersoon heeft de uitvoerder van het vervoer (dus niet noodzakelijk de aanvrager van de subsidie)?
- 10. Overige opmerkingen / bevindingen over de pilot kunt u hieronder opnemen



# III. Begrippenlijst

# Begrippenlijst

Afkorting	Toelichting
Alternatieve vervoerder	Aanbieder van vervoer anders dan politie of reguliere ambulance
AVG	Actieprogramma lokale initiatieven voor mensen met verward gedrag
BAS	BTS Bas taxi service
CD	Crisisdienst
GGZ	Geestelijke Gezondheidszorg
GGZ-VS	Geestelijke Gezondheidszorg Verpleegkundig Specialist
IGJ	Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd
J&V	Ministerie van Justitie en Veiligheid
Niet-RAV	Niet-Regionale Ambulancevoorzieningen
NZa	Nederlandse Zorgautoriteit
RAV	Regionale Ambulancevoorzieningen
SiRM	Strategies in Regulated Markets
SPV	Sociaal-Psychiatrisch Verpleegkundige
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VG-instelling	Instelling voor verstandelijk gehandicapten
VWS	Volksgesondheid, Welzijn en Sport
ZonMw	Nederlandse organisatie voor gezondheidsonderzoek en zorginnovatie



# IV. Lijst met referenties

# Lijst met referenties

1. Kamerbrief over Vervoer personen met verward gedrag, 7 maart 2017 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/03/07/kamerbrief-over-vervoer-personen-met-verward-gedrag>)
2. Kamerbrief over Vervolg op Schakelteam personen met verward gedrag, 20 december 2018 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/12/19/kamerbrief-over-vervolg-op-het-schakelteam-personen-met-verward-gedrag>)
3. Kamerbrief over Vervoer van mensen met verward gedrag, 25 juni 2019 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/06/25/kamerbrief-over-vervoer-van-personen-met-verward-gedrag>)
4. Voorlopig model vervoer - Advies SiRM over passend vervoer voor personen met verward gedrag, maart 2017 (<https://www.sirm.nl/publicaties/advies-passend-vervoer-voor-personen-met-verward-gedrag>)
5. Verward gedrag - Alle bouwstenen (sluitende aanpak), ZonMw (<https://www.zonmw.nl/nl/onderzoek-resultaten/geestelijke-gezondheid/verward-gedrag/subsidiemogelijkheden/regionale-praktijkprojecten/alle-bouwstenen-sluitende-aanpak/>)



**KPMG on social media**



**KPMG app**

© 2019 KPMG Advisory N.V., ingeschreven bij het handelsregister in Nederland onder nummer 33263682, is lid van het KPMG-netwerk van zelfstandige ondernemingen die verbonden zijn aan KPMG International Cooperative ('KPMG International'), een Zwitserse entiteit. Alle rechten voorbehouden.

De naam KPMG en het logo zijn geregistreerde merken van KPMG International.