

Vergaderjaar 2009–2010

**25 847**

## **Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten**

**Nr. 86**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 12 januari 2010

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport<sup>1</sup> heeft op 26 november 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Bussemaker van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over:

- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 7 juli 2008 inzake de tweede evaluatie van de pilots doelgroepenvervoer (25 847, nr. 62);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 16 oktober 2008 inzake de stand van zaken kwaliteit Valys (25 847, nr. 68);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 22 december 2008 inzake persoonlijke kilometerbudgetten (pkb's) voor het bovenregionaal vervoer van mensen met een mobiliteitsbeperking (Valys) voor het jaar 2009 (25 847, nr. 75);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 2 maart 2009 inzake de regeling liggend vervoer (25 847, nr. 77);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 16 juni 2009 inzake de stand van zaken kwaliteit Valys (25 847, nr. 80);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 2 september 2009 met de beantwoording vragen commissie VWS inzake het vergelijkend onderzoek TX-keurmerk ten aanzien van Valysvervoer (25 847, nr. 81);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 20 november 2009 met de stand van zaken Valysvervoer en over samenwerking met Connexxion (25 847, nr. 82).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport,  
Smeets

De griffier van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport,  
Teunissen

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Kant (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Ferrier (CDA), ondervoorzitter, Joldersma (CDA), Jan de Vries (CDA), Smeets (PvdA), voorzitter, Van Miltenburg (VVD), Schippers (VVD), Smilde (CDA), Timmer (PvdA), Koşer Kaya (D66), Willemse-van der Ploeg (CDA), Van der Veen (PvdA), Schermers (CDA), Van Gerven (SP), Wolbert (PvdA), Zijlstra (VVD), Ouweland (PvdD), Agema (PVV), Leijten (SP), Bouwmeester (PvdA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Sap (GroenLinks) en De Roos-Consemulder (SP).  
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van Velzen (SP), Neppéus (VVD), Atsma (CDA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Ormel (CDA), Van Dijken (PvdA), Verdonk (Verdonk), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Vietsch (CDA), Arib (PvdA), Van der Ham (D66), Uitslag (CDA), Gill'ard (PvdA), Omtzigt (CDA), Langkamp (SP), Vermeij (PvdA), De Krom (VVD), Thieme (PvdD), De Mos (PVV), Luijben (SP), Heerts (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Halsema (GroenLinks) en De Wit (SP).

**Voorzitter: Zijlstra**  
**Griffier: Clemens**

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Zijlstra, Van Dijken, Leijten, Van der Vlies en Willemse-van der Ploeg,

en staatssecretaris Bussemaker, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Dames en heren, welkom bij deze vergadering van de commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Voor deze vergadering hanteren wij een spreektijd van vier minuten per fractie.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Voorzitter. Die vier minuten beperken mij in het uitspreken van mijn dank en complimenten aan de staatssecretaris. Ik was enorm blij dat mijn nadrukkelijke verzoek om een compensatieregeling alsnog werd vervuld. Zij heeft alsnog een goed gesprek gevoerd over het niet in rekening brengen van een reis die echt niet aan de eisen voldoet en over het niet aftrekken van de kilometers. Ik ben daar ontzettend blij mee, en dank de staatssecretaris voor haar grote inzet hiervoor. Ik behandel nu in staccato enige punten waarover ik minder enthousiast ben.

Ten eerste. Uit de cijfers blijkt dat de prioritaire ritten minder punctueel worden uitgevoerd dan de reguliere ritten. Er is dus iets heel raars aan de hand. Je zou haast denken dat je geen prioritaire rit moet aanvragen, want dan kom je tenminste op tijd. Dat kan niet de bedoeling zijn. Ik weet niet of hiervoor het systeem moet veranderen, maar dit is heel raar.

Ten tweede. Wij hebben in het verleden al aangekaart dat er beter moet worden ingezet op het ketensysteem. Het ketenreizen zou actiever worden aangeboden. Ons bereiken iets te vaak geluiden dat het net niet aansluit of zelfs helemaal niet aansluit. Een van de redenen die daaraan ten grondslag liggen, is dat er tussen het callcenter en de uitvoerende chauffeur geen rechtstreeks telefooncontact is. Dat lijkt mij technisch eenvoudig op te lossen.

Ten derde een wat groter punt, het verhaal over het meenemen van hulpmiddelen. Wij krijgen onder ogen dat er twee hulpmiddelen gratis mogen worden meegenomen. In de algemene voorwaarden uit het contract dat destijds is afgesloten en waaronder de handtekening van de staatssecretaris staat, is absoluut geen sprake van een gelimiteerd aantal hulpmiddelen. Daar staat: er kunnen hulpmiddelen worden meegenomen, maar die moeten van tevoren worden aangemeld. Dat lijkt mij alleszins redelijk. De vervoerder kan dan rekening houden met de hoeveelheid bagage. Nu lijkt het een beperking in plaats van een tegemoetkoming aan mensen met veelal zware beperkingen, die aangewezen zijn op het Valysvervoer en die vanwege een hoog pkb al hebben laten zien dat zij niet meekunnen met het reguliere openbaar vervoer.

Ten slotte. Uiteindelijk zou het verhaal moeten zijn dat het openbaar vervoer ook echt openbaar is en dat een groot deel van de mensen met een beperking daarvan gebruikmaakt. Dat is nu nog niet het geval. Pilots laten zien dat er sprake is van een verbetering en dat het Valysvervoer in de lage pkb's afneemt. Kan de staatssecretaris onderzoeken hoe wij op dit punt tot een systeem van communicerende vaten kunnen komen? Als het gebruik in het lage pkb afneemt, kan dan het aantal kilometers omhoog? Daarmee doe je recht aan mensen die omwille van de locatie of te reizen afstand gebruik maken van het lage pkb. Het zou goed zijn wanneer wij kunnen schuiven, zonder dat dit budgettaire gevolgen heeft.

Inzet op openbaar vervoer blijft nodig: inzet op de kwaliteit van de dienstverlening, het gedrag van de chauffeurs en hun diplomering. Wij kunnen dat niet loslaten.

Met betrekking tot klachten heb ik een aanbeveling. Ik zou graag zien dat wij komen tot een systeem van hotelkaartjes. Iedereen die wordt aangemeld voor een hoog of laag pkb krijgt een stapel eenvoudige kaartjes waarop hij kan aangeven wat zijn ervaringen zijn en hoe het is bevallen. Mensen krijgen dat mee naar huis en kunnen een cijfer geven. Dat levert een echte tegencontrole op ten opzichte van de centrale registratie.

Mevrouw **Leijten** (SP): De concessie met Connexxion wordt verlengd. Hoe denkt de PvdA daarover?

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Wij hebben nagedacht over de vraag of dit het meest wijze besluit was. Ik denk dat wij de klanten, de gebruikers, er absoluut geen plezier mee doen wanneer wij hadden besloten om het hele circus opnieuw op te starten en alle kinderziekten, waarvan deze mensen het meeste last hebben, op de koop toe te nemen. De cijfers laten zien dat er sprake is van verbetering en ook de e-mails die wij ontvangen, onderbouwen dit. Laten wij alsjeblieft inzetten op die verbeteringen en de klant niet opnieuw met kinderziekten lastigvallen. Het begint nu echt beter te worden. In dat licht vind ik een verlenging gerechtvaardigd, zeker nu de staatssecretaris onze wens gehonoreerd heeft.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik zal dadelijk aangeven hoe wij denken over die concessieverlenging. Ik vraag mevrouw Van Dijken wel of het haar duidelijk is of de compensatieregeling geldt bij een rit die een uur te lang duurt, of bij de ophaalmarge die een uur te laat is. Misschien geldt het wel voor beide.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Volgens mij gaat het om een totaaloverschrijding met een uur. De ophaalmarge maakt daarvan deel uit.

Mevrouw **Leijten** (SP): Voorzitter. Wanneer je voor je vervoer afhankelijk bent van anderen, moet dat goed geregeld zijn. Daarom zitten wij regelmatig om tafel. Wij horen verhalen dat mensen te laat komen op een crematie en dat is ernstig. Dat mag gewoon niet voorkomen. Dit debat wordt gekenmerkt door gegoochel met cijfers. Ook in de laatste brief wordt opnieuw gegoocheld met cijfers. Er wordt gespeeld met percentages en er worden berekeningen gemaakt die de zaak niet verduidelijken. Wel duidelijk is dat er dit jaar procentueel meer klachten gegrond worden verklaard dan vorig jaar. Ook is duidelijk dat de stiptheid is afgelopen en dat zelfs ritten met een aankomstgarantie maar in 88% van de gevallen op tijd zijn. Dat is dus geen garantieregeling. Ik vraag de staatssecretaris om echte cijfers. Hoeveel pashouders zijn er precies en hoeveel daarvan zijn inactief? Hoeveel ritten worden er gemiddeld per maand gereden en hoeveel daarvan komen te laat? Hoeveel ritten hebben een aankomstgarantie? Het lijkt mij dat Connexxion dit zo uit de computer kan halen, zodat wij niet meer behoeven te goochelen met percentages.

De compensatieregeling is een goed begin, maar daar blijft het bij. Ik vind het vaag. Gaat het om de ritduur, om de ophaalmarge of om beide? Met betrekking tot de ophaalmarge geldt voor mij dat te laat te laat is en dan geldt de compensatieregeling.

Over de hulpmiddelen kan ik kort zijn. Hoe denkt de staatssecretaris dit te controleren? Wij horen dat met name de telefonistes en de chauffeurs niet op de hoogte zijn van die regeling en mensen met hulpmiddelen gewoon laten staan. Het gaat niet om een tasje meer of minder, maar om hulpmiddelen die nodig zijn om normaal te kunnen leven of om op vakantie te kunnen gaan.

Dan het gebruik van budgetten aan kilometers. In een verdiepend onderzoek van 22 juni over Valys – de Kamer heeft dit onderzoek niet ontvangen en ik zou het toch wel op prijs stellen het alsnog te ontvangen – staat dat 34% van de respondenten aangeeft dat het kilometerbudget te beperkt is

en dat men minder reist dan men zou willen. Ik vind één op drie erg veel. Ik wil ook graag weten hoe het zit met die andere twee op drie. Kunnen wij niet afstappen van die beperking en toch gelijk blijven aan het aantal kilometers?

Er is nog steeds geen regeling voor gehandicapte sporters. Waar blijft die regeling? Ik wil die graag voor 7 december tegemoet zien, want dan hebben wij het grote sportdebat. Ik wil dan niet meer hetzelfde getouwtrek als vorig jaar.

Het belangrijkste onderdeel van mijn bijdrage gaat over de opleiding van de chauffeurs. Ik heb hierover vorig jaar vragen gesteld. De staatssecretaris zou een onderzoek gaan doen en de chauffeurs zouden op korte termijn voldoen aan de opleidingseisen. Op 15 november, een jaar later, zou het geregeld zijn. Ik weet niet of het geregeld is. De staatssecretaris dreigde Connexxion met opschorting van de betaling als het niet zou zijn geregeld en ik wil weten hoe dat zit. Dan nu mijn vraag. Wordt Connexxion daar bang van? Ik denk het niet. In plaats van Connexxion te straffen, deelt de staatssecretaris een beloning uit: zij verlengt het contract. Wij zijn daar eigenlijk wel klaar mee. Connexxion stelt zich niet op als een betrouwbare vervoerder. Wij hebben debatten gehad over het ontbreken van een klachtenregeling, over de opleidingen die niet kloppen, over de rijtijden, noem het maar op. Ik vind het een gotspe dat wij onder deze voorwaarden doorgaan met deze vervoerder. Ik stel dan ook voor dat de staatssecretaris haar besluit tot verlenging herziet, een goede concessie opstelt in samenspraak met alle belangenorganisaties en op zoek gaat naar een betrouwbare vervoerder.

Mevrouw **Willemse-van der Ploeg** (CDA): Voorzitter. De eerste contractperiode met Connexxion zit er bijna op. Na een start met de nodige problemen blijkt uit het breedte- en diepteonderzoek dat het klachtenpatroon is teruggebracht tot een redelijk niveau. De CDA-fractie vindt dit positief voor de gebruikers van het Valysvervoer. Zij zijn immers afhankelijk van Connexxion om te kunnen participeren en gewoon te kunnen deelnemen aan de samenleving. Heeft de staatssecretaris deze uitkomsten besproken met alle cliëntenorganisaties, ook met de organisaties die een onderzoek of enquête hebben verricht en tot andere uitkomsten kwamen? Iedere klacht blijft er een te veel. Hoewel de afhandeling van de klachten ook is verbeterd en op een score van 6,6 zit, is dat toch nog te laag ten opzichte van de andere scores. Juist een gegronde klacht van een burger moet goed worden afgehandeld. Dat is van belang voor het vertrouwen in het bedrijf.

De verlenging van het contract met een jaar geeft een goede mogelijkheid om te onderzoeken of alle verbeteringen die tot nu toe zijn doorgevoerd, ook blijvend resultaat opleveren. Er ligt inmiddels een niet-goed-geld-terugregeling, waarvoor ik de staatssecretaris complimenteer. Ik wil wel van haar weten of de pashouder na vijf kwartier wachten op de taxi daar ook zo blij mee is. Op zich is het prima dat een regeling die werkt in het openbaar vervoer ook wordt toegepast op het Valysvervoer. Bij de trein gaat de regeling al in na een vertraging van 30 minuten.

De staatssecretaris schrijft dat zij geen inzicht heeft in de bedragen die er zitten tussen Connexxion en de onderaannemers. Toch wil de CDA-fractie dat deze bedragen op tafel komen. Veel te vaak horen wij van taxibedrijven dat zij niet inschrijven omdat er voor de onderaannemer «niets tussen zit». Onderaannemers zijn doorgaans kleine bedrijfjes met veel hart voor de zaak. De staatssecretaris moet toch in staat zijn om uit de jaarstukken die zij als opdrachtgever van Connexxion krijgt, te destilleren hoe dat financieel geregeld is. Als dat niet kan, moet Connexxion met de cijfers op tafel komen. Wij horen graag wanneer wij deze cijfers tegemoet kunnen zien.

De CDA-fractie constateert dat het regulier openbaar vervoer in veel plattelandsgebieden is wegbezuinigd. In een vergrijzende samenleving zijn

burgers aangewezen op Valysvervoer als de auto geen optie meer is. Gewoon in weer en wind wachten op de bus deed hen niet, maar de participatie van deze burgers wordt niet bevorderd wanneer zij iedere keer moeten bellen voor een afzonderlijke rit. De staatssecretaris meldt dat zij de bereikbaarheid van dorpen en kleine kernen telkenmale als belangrijk discussiepunt naar voren brengt in de voorbereiding van de aanbesteding van de ov-concessies. Dat is prachtig gezegd, maar wij willen graag een keer een concrete vertaling hiervan zien. Daar heeft de burger iets aan. Wij steunen de inzet van de staatssecretaris om op beperkte schaal via pilots te onderzoeken of er meer samenwerking mogelijk en wenselijk is, ook voor groepen die tot nu toe niet aan de pilots hebben deelgenomen. Kan de integrale indicatie een onderdeel zijn van die pilots? Ik heb ter afsluiting nog twee punten. Een. Het kenniscentrum To-Do wordt gecontinueerd tot 2010. Het is nu november 2009. Wat gebeurt er met het centrum en met de expertise? Twee. Een pashouder komt 's nachts aan op Schiphol met een groot hulpmiddel. Hij heeft recht op aansluitend Valysvervoer, maar dat is 's nachts niet te regelen. Hij moet dus wachten tot de volgende ochtend of hij moet de rit uit eigen zak betalen. Ik sluit mij overigens geheel aan bij de woorden van mevrouw Van Dijken over het meenemen van hulpmiddelen.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik hoor met vreugde dat de CDA-fractie ook de bedragen van de onderaannemers op tafel wil hebben. Wij hebben daarom gevraagd tijdens het vorige debat, maar de staatssecretaris blijft dat weigeren. Begrijp ik goed dat wij samen kunnen optrekken om dit te zijner tijd in een motie te eisen?

Mevrouw **Willemse-van der Ploeg** (CDA): Ik heb dit zelf in het vorige AO aan de staatssecretaris gevraagd. De staatssecretaris heeft toegezegd om dat in de schriftelijke beantwoording aan de orde te laten komen. Ik ga ervan uit dat wij vandaag antwoord krijgen, daarvoor hebben wij geen moties nodig. Wij voeren hier een redelijk gesprek met de staatssecretaris en ik zie dat met vertrouwen tegemoet.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Wij hoeven elkaar hier aan tafel niet te verduidelijken hoe belangrijk dit type vervoer is voor de betrokkenen, mensen die slecht ter been zijn, in een rolstoel zitten of een andere handicap hebben. Wat mij betreft hebben wij een morele plicht aan en in de samenleving om te zorgen dat dit type vervoer optimaal functioneert. Dat was niet zo. De staatssecretaris heeft beloofd om alles op alles te zetten om tot verbeteringen te komen. Er zijn nu verbeteringen geconstateerd, maar het percentage dat zij zelf heeft gesteld, 0,5 aan gegronde klachten, wordt nog steeds niet gehaald. Het is belangrijk om actief en alert te blijven op dat punt.

Ik vraag mij wel af of de score van dit moment wordt beïnvloed doordat betrokkenen niet meer telefonisch mogen klagen, maar dat schriftelijk moeten doen. Dat is voor sommigen best een drempel en dat zou een vertekening kunnen opleveren. Mijn vraag is: hoe zit dat en is dat wenselijk?

Dat er nog veel verbeterd kan worden, blijkt ook uit het zwartboek dat onder verantwoordelijkheid van de CG-Raad, de ANBO en FNV Bondgenoten is aangereikt. Ik zal niet ingaan op alle aspecten, dat voert hier te ver, maar misschien kan de staatssecretaris aangeven welke mogelijkheden zij ziet om kwalitatief een tandje bij te zetten.

Mijn collega's hebben het al aangeroerd: het aantal prioritaire ritten met een gescoorde aankomstgarantie van 88% is 12% te weinig. In de prioritaire ritten zou de aankomstgarantie toch waargemaakt moeten worden. Dat is niet altijd gebeurd en dat is soms pijnlijk. Er zijn ongetwijfeld achterliggende oorzaken aan te wijzen, maar ook op dit punt moet een verbetertraject worden ingezet.

De nieuwe aanbestedingsronde. De compensatieregeling is prima en ook ik spreek onze waardering uit voor de inspanningen van de staatssecretaris. Over een jaar komt er een nieuwe aanbestedingsronde, maar daarbij doet zich een probleem voor. De concurrerende segmenten in de vervoerswereld hebben ons doen weten dat zij constateren dat onder de marktprijs is ingetekend en gegund. Ik zeg niet dat dat zo is – ik kan dat niet overzien – maar het wordt wel beweerd. Als Connexxion, inclusief onderaannemers, zou voldoen aan de voorwaarden waarop is aanbesteed en gegund – hoe goedkoper hoe beter voor die kwaliteit, maar daaraan schort het wel – dan moet er perspectief ontstaan voor verbetering. Hulpmiddelen. Het is merkwaardig, maar steeds komen dezelfde punten naar voren. De staatssecretaris schreef in haar meest recente brief dat een pashouder kosteloos twee hulpmiddelen mag meenemen. Dat zal vaak toereikend zijn, maar men houdt mij voor dat dit niet altijd het geval is. Is het voor situaties waarbij men langdurig elders verblijft niet mogelijk dat alle hulpmiddelen die onder de Regeling zorgverzekering en de Wmo vallen, voortaan meegenomen kunnen worden? Uiteraard onder de voorwaarde dat het van tevoren wordt gemeld en desnoods tegen een kleine vergoeding.

De klachtenafhandeling kent een verbetering in de score 4,75 naar 6,75. Toch moeten wij streven naar een 8, om het in cijfers te blijven uitdrukken.

### **Voorzitter: Van der Vlies**

De heer **Zijlstra** (VVD): Voorzitter. De vorige spreker zei het al: alle fracties brengen dezelfde onderwerpen naar voren. De VVD heeft de vorige keer gevraagd hoe het zit met de aanbesteding. Moet je bijvoorbeeld regionaal aanbesteden? De staatssecretaris heeft daarop geantwoord en een aantal voor- en nadelen duidelijk gemaakt. Wij kunnen haar argumentatie volgen en zijn het met haar eens dat het moeilijk anders kan dan het nu gaat. Er is eerder aandacht gevraagd voor de chauffeursopleiding. Wij zijn inmiddels september voorbij. Eind 2009 zou duidelijk worden of en welke maatregelen nodig zijn en ik wil graag weten hoe het daarmee staat. Hebben wij het overzicht, zijn er problemen en welke maatregelen zullen worden genomen? Ik vind het van groot belang dat de Kamer daarvan op de hoogte wordt gesteld en ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris dat zelf ook graag wil weten.

Ik hoef de opmerkingen over de hulpmiddelen niet te herhalen. Wat kan er wel, wat kan er niet en wat zijn de mogelijkheden met name bij langdurig verblijf?

Niet goed geld terug. Wat is daarvoor precies het criterium? We hebben een interruptiedebatje gehad tussen de SP en de PvdA, maar het is de VVD nog steeds niet helemaal duidelijk wanneer een beroep kan worden gedaan op de niet-goed-geld-teruggarantie. Het is ook voor het veld goed wanneer de staatssecretaris klip en klaar uitspreekt, of het alleen gaat om tijd of dat het gaat om een combinatie.

Ten slotte heb ik nog een punt dat niet door anderen is aangeroerd: de kwaliteitscontrole op het vervoer, dus in feite op de onderaannemers. De staatssecretaris schrijft in haar brief van 22 december 2008 dat het Rijk een contract heeft met Connexxion; zij controleert Connexxion, en Connexxion moet ervoor zorgen dat de onderaannemers gecontroleerd worden. Dat vinden wij een gekke redenatie. De overheid besteedt Valys in de breedte aan. Laat ik een vergelijking maken met een huis. Wanneer mijn aannemer een onderaannemer inschakelt, zal ik niet nalaten de badkamer te inspecteren die de onderaannemer heeft gebouwd. Natuurlijk spreek ik de hoofdaannemer aan als blijkt dat het niet goed is, maar de kwaliteitscontrole gebeurt wel op basis van de gehele dienst die wordt verleend. Zou het Rijk niet moeten controleren wat er in de praktijk gebeurt, of het nou wordt uitgevoerd door de hoofdaannemer of door een

onderaannemer? De hoofdaannemer wordt door de overheid aangesproken op het wel of niet leveren van kwaliteit.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Ik heb een concreet voorstel gedaan om juist dat deel te kunnen monitoren door met hotelkaartjes te gaan werken. Daarop vult men in wat men heeft ondervonden en hoe men dat heeft ervaren. Dit wordt vervolgens via een andere stroom verder afgehandeld. Is dat wellicht een oplossing voor het probleem dat de heer Zijlstra en ik onderkennen? Of moet dat maar niet?

De heer **Zijlstra** (VVD): Ik wil dat voorstel niet meteen in de prullenbak gooien. Het kan een oplossing zijn. Ik hoor graag van de staatssecretaris welke ideeën zij daarover heeft. Dit voorstel sluit aan bij mijn betoog, want je kijkt naar de daadwerkelijke dienst. In het voorstel van mevrouw Van Dijken geven de gebruikers zelf aan wat zij hebben ervaren. Ik laat in het midden of wij dat op deze of op een andere manier moeten organiseren. Het kernpunt is dat de overheid als aanbestedende partij moet kijken wat er feitelijk over de volle breedte wordt uitgevoerd. Dat moet niet worden overgelaten aan de hoofdaannemer, wat vergelijkbaar is met de slager die zijn eigen vlees keurt.

#### **Voorzitter: Zijlstra**

Staatssecretaris **Bussemaker**: Voorzitter. Het is een lange tijd geleden dat wij met elkaar over Valys hebben gesproken. Er is terecht gerefereerd aan brieven die al enige tijd geleden aan de Kamer zijn gestuurd. Het algemene uitgangspunt dat Valys en het openbaar vervoer in het verlengde van elkaar moeten worden gezien, is in de tussentijd overeind gebleven. Ik werk intensief samen met mijn collega van Verkeer en Waterstaat aan het toegankelijk maken van het openbaar vervoer. Hoe toegankelijker het openbaar vervoer voor mensen met een beperking is, hoe minder specifiek vervoer je nodig hebt. Mijn uitgangspunt is in het algemeen om te participeren waar mogelijk en specifiek vervoer in te zetten waar dat moet. Het zal altijd zo zijn dat een beperkte groep is aangewezen op Valys. Wij willen er naartoe dat dit op termijn minder wordt. Mijn beide collega's van Verkeer en Waterstaat en ik hebben daarover recentelijk de AMvB Toegankelijk openbaar vervoer verstuurd en wij hopen daarmee een belangrijke stap te zetten in het verbeteren van het openbaar vervoer.

Er zijn veel vragen gesteld over de kwaliteit van Valys: de prioritaire ritten, de algemene tevredenheid, het meenemen van hulpmiddelen en tal van andere thema's. Ik zal die thema's onder de noemer kwaliteit bespreken. In juni heb ik de Kamer geïnformeerd over de klanttevredenheid aan de hand van een viertal onderzoeken. Die wezen uit dat de tevredenheid van de 250 000 gebruikers over de hele linie goed is, maar dat er ook aanknopingspunten zijn om tot verbetering te komen. Mevrouw Willemse vroeg of wij dat samen doen met de gebruikersorganisaties. Ja, dat doen wij. Naar aanleiding van het onderzoek hebben Connexxion en ik in overleg met gebruikersorganisaties een verbeteragenda opgesteld. Daarin komen de thema's terug waarover zij vragen heeft gesteld, zoals de stiptheid en reisduur, hulpmiddelen, veiligheid en de klachtafhandeling. Uit het overleg met de gebruikersorganisaties zijn de punten naar voren gekomen die hebben aangezet tot de ontwikkeling van die agenda. Wij zullen de komende tijd met de gebruikersorganisaties contact blijven houden om te monitoren of dat daadwerkelijk tot verbetering blijft leiden.

Mevrouw **Willemse-van der Ploeg** (CDA): Heeft dat ertoe geleid dat de staatssecretaris op dezelfde lijn zit? Uit de enquêtes en onderzoeken van de cliëntenorganisaties bleek dat het patroon heel anders was dan uit haar onderzoek. In haar brief schreef de staatssecretaris dat zij met één club heeft gesproken. Is zij om de tafel gegaan en zit zij nu op dezelfde lijn? Het

kan natuurlijk niet zo zijn dat de ene club een ander klachtenpatroon meet dan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Voor zover mij bekend zitten wij op dezelfde lijn en delen wij dezelfde gegevens. Dat neemt niet weg dat er diversiteit is bij de uiteindelijke oplossingen: de een wil wat meer, de ander wat minder. Daarover zullen altijd verschillen blijven bestaan en dat begrijp ik ook. Gebruikersorganisaties willen vaak een ruimere regeling dan ik kan toezeggen. Ik heb geen signalen dat wij over de feiten met cliëntenorganisaties van mening verschillen.

Er zijn veel vragen gesteld over de prioritaire ritten. Verschillende leden hebben erop gewezen dat prioritaire ritten minder stipt zijn. Toen ik geconfronteerd werd met die 88%, had ik dezelfde vraag. Naar aanleiding daarvan hebben wij geprobeerd een en ander in de brief te verduidelijken, maar blijkt dat niet voldoende geweest. Bij reguliere ritten kent de stiptheid een marge van ongeveer 15 minuten bij vertrektijd. Dat betekent meer dan 15 minuten te laat bij vertrektijd. Bij prioritaire ritten dient iemand uiterlijk op het afgesproken tijdstip aan te komen. Daarbij geldt dus ook geen marge en is de telling veel strenger: één minuut te laat telt onverbiddelijk mee. Misschien is het zinvol om bij prioritaire ritten onderscheid te maken in categorieën minuten over tijd. Ik weet niet of wij daarover beschikken, maar misschien kan ik dat in de tweede termijn of anderszins met de Kamer delen. Het afrekenen bij prioritaire ritten is dus veel strenger en dat verklaart het verschil tussen reguliere ritten en prioritaire ritten. Ik zeg er uitdrukkelijk bij dat het beter moet; ik ben ook niet tevreden. Ik zie wel dat het beter wordt, maar het is nog niet goed genoeg.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik vraag mij af wat 12% bij ritten met een aankomstgarantie in concrete aantallen betekent. Gaat het over 50 of over 500 per maand? Een percentage zegt mij niet zo veel. Alle cijfers zijn zo vaag. De vertrektijdregeling is met 2% gedaald. Hoeveel ritten zijn dat? Om hoeveel mensen gaat het dan? Dat vind ik relevant.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik heb hier een heleboel kerngegevens die overigens ook in de brief terugkomen. Ik heb daarbij geen bijlage met alle kerngegevens verstuurd. Wanneer de leden van de commissie er prijs op stellen, kan ik nog wel een setje gegevens opsturen. Het totaal aantal pashouders is ruim 250 000, met standaard pkb zijn het er 250 000 en met hoog pkb bijna 8000. Het aantal ritten per maand is ruim 80 000 et cetera. Ik heb allerlei gegevens waarop mensen zelf verdere berekeningen kunnen loslaten. Het lijkt mij niet zinvol om die cijfers hier op te sommen.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij niet. De staatssecretaris is bereid om die cijfers toe te sturen. De toezegging dat het schriftelijk naar de commissie toekomt is voor vandaag voldoende, lijkt mij.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Het interesseert mij eerlijk gezegd helemaal niet of een prioritaire rit vijf of tien minuten te laat was. Als je te laat bent voor je aansluiting, ben je te laat. Je kunt dan je reis niet vervolgen en komt te laat aan op het vliegveld, te laat voor de crematie of te laat bij de trouwerij. Prioritair kent die uitzondering omdat er sprake is van een aankomsttijdgarantie waaraan wel of niet wordt voldaan. Ik vind de uitleg van de staatssecretaris verhelderend en die cijfers mag zij bij zich houden.

De **voorzitter**: Wordt deze mening door alle leden van de commissie gedeeld?

Mevrouw **Willemsse-van der Ploeg** (CDA): Als mevrouw Leijten deze cijfers wil hebben, dan vind ik dat prima. Wij kunnen er misschien ook iets uit leren.



De **voorzitter**: Dan gaan wij toch voor de breedte van de cijfers.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik krijg net een aantal cijfers aangereikt die wellicht het melden waard zijn. Het gaat om 80 000 ritten per maand waarvan er 400 prioritair zijn. Van die 400 ritten waren 40 ritten te laat. Ik heb dat niet nader gespecificeerd tot mijn beschikking, want ook voor mij geldt: te laat is te laat. Het getal moet niet 88% zijn, maar zeer dicht tegen de 100% uitkomen. Ik ben het helemaal eens met mevrouw Leijten dat er geen enkel excuus is voor het te laat arriveren op een trouwerij of crematie. In de maand oktober is het percentage van prioritaire ritten die op tijd aankwamen van 88% naar 91,9% gestegen. Deze opgaande lijn moet wat mij betreft verder worden doorgetrokken.

Mevrouw Van Dijken sprak ook over ketenvervoer waar een en ander verbeterd moet worden. Ook daarin is sprake van enige verbetering. Het is nu mogelijk om via Valys assistentieverlening door de NS in te boeken en er is op de Valysite informatie geplaatst over de toegankelijkheid van de stations. Ketenvervoer wordt aangemerkt als een prioritaire rit omdat ook daar geldt dat te laat te laat is. Ook daarbij geldt een aankomsttijdgarantie. Dat houdt in dat een pashouder die buiten zijn schuld om te laat arriveert voor zijn overstap op de trein onder bepaalde voorwaarden door Connexxion zelf wordt vervoerd naar het uiteindelijke aankomstadres. Bij de compensatieregeling is daarmee ook rekening gehouden.

Over die compensatieregeling is ook een aantal vragen gesteld. Ik ben blij met de opmerking van mevrouw Van Dijken die inderdaad bij herhaling op die compensatieregeling heeft aangedrongen. De regeling zal per 1 maart ingaan. Een pashouder komt in aanmerking voor compensatie zodra bij een rit de ophaalmarge of de maximale ritduur met meer dan 60 minuten wordt overschreden. Het wordt dus bij elkaar opgeteld tot uiteindelijk 60 minuten. Ik merk dat er nu sprake is van enige begripsverwarring. In beide gevallen wordt er compensatie verstrekt. Als men 60 minuten te laat wordt opgehaald, treedt de compensatieregeling in werking en dat gebeurt ook als de rittijd met 60 minuten wordt overschreden. Mevrouw Van Dijken vroeg wat er gebeurt als je 30 minuten te laat wordt opgehaald en de rittijd ook nog eens met 30 minuten wordt overschreden. Ik kom daar straks op terug.

Mevrouw **Leijten** (SP): Het is prima dat dit per 1 maart ingaat. Kan de staatssecretaris dan ook meenemen dat de rittijd van tevoren wordt afgesproken? Anders krijgen wij een enorm getouwtrek waar de overschrijding precies zit. Het is hier al niet duidelijk, maar laten wij het zwart op wit vastleggen: ik zou om 14.00 worden opgehaald en dat werd 15.00 uur; de rit zou twee uur duren maar dat werd drie uur. Dan heeft de persoon die vertraging oploopt iets in handen.

Mevrouw **Willemse-van der Ploeg** (CDA): Dit begint een spannend onderwerp te worden. In de reguliere afspraak zit een marge van een kwartier. Begint dat uur te lopen na dat kwartier? In principe mag ik een kwartier later komen en dan gaat het dus vijf kwartier na mijn officiële meldtijd in. Klopt dat?

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ja, dat klopt. Je moet altijd een gewone marge nemen. Pas na de marge ga je tellen. Pas 60 minuten na de normale marge – 15 minuten is volgens mij een redelijke marge – geldt de compensatieregeling. Het gaat niet af van het aantal pkb's en de persoon betaalt ook geen eigen bijdrage. Laat ik er duidelijk over zijn: die compensatieregeling moet zo min mogelijk worden gebruikt.

De communicatie tussen Connexxion en de cliënt moet optimaal zijn; dat spreekt vanzelf. Ik vraag enige ruimte om vanaf de ingangsdatum te bekijken hoe dit met de cliënt gecommuniceerd wordt, want ik zit er niet op te wachten om op voorhand overal al afspraken over te maken, met al

het papierwerk van dien. Alle gegevens worden automatisch verwerkt, dus alle overschrijdingen staan automatisch geregistreerd. Bij de boeking wordt de ritduur gemeld en daardoor kun je constateren of er sprake is van een overschrijding.

Mevrouw **Willemse-van der Ploeg** (CDA): Ik vind het prachtig dat er een begin van een regeling is, mijn complimenten daarvoor. Maar bij het gewone openbaar vervoer gaat die regeling in bij 30 minuten en vijf kwartier ergens in the middle of nowhere staan te wachten op een taxi, vind ik best erg lang.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Dat klopt, dat kan best lang zijn. Laten wij blij zijn dat wij een begin hebben kunnen maken met deze compensatieregeling. Ik herhaal dat bij prioritaire ritten altijd wordt overgegaan op de compensatieregeling zodra de aankomsttijd niet wordt gerealiseerd. Uiteraard moet die 88% omhoog, maar te laat is te laat en dat betekent dus dat de compensatieregeling geldt. Ook dat staat allemaal genoteerd. Er wordt automatisch geregistreerd waar iemand zou moeten zijn. Overigens is het bij de NS zo dat men pas na 60 minuten vertraging het gehele bedrag terugkrijgt. Bij 30 minuten bedraagt dat de helft van de kosten.

Ik vind het belangrijk dat wij een begin hebben gemaakt met de compensatieregeling, want ik heb eerder gemeld dat ik daarin een hard hoofd had. Het moest passen binnen de Europese aanbestedingsregels. Bij Connexxion heb ik de bereidheid gezien om mee te werken en dat heeft het mogelijk gemaakt dat wij zo ver zijn gekomen. Ik heb ook wel eens kritiek op Connexxion en ik weet dat de Kamer veel kritiek heeft op hoe sommige dingen verlopen, maar hier verdient Connexxion in mijn ogen een compliment. Wij zijn erin geslaagd om het op deze manier vorm te geven, dus zonder nieuwe aanbesteding. Bij een nieuwe aanbesteding kun je nog een heleboel stappen zetten.

Ik zeg tegen mevrouw Leijten dat wij niet hebben gekozen voor een nieuwe aanbesteding omdat wij echt verbeteringen zagen. Ik wil aan die verbeteringen vasthouden en wil er nog een stapje bovenop doen. Een nieuwe aanbesteding zou enorm veel onrust met zich meebrengen en zou voor veel nieuwe aanloopproblemen zorgen. Ik vond dat de situatie voldoende verbeterd was om niet voor een nieuwe aanbesteding te kiezen.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Ik begrijp de redenering van de staatssecretaris, maar uitiem doorgeredeneerd betekent dit: eenmaal vergund blijft vergund als men zijn best maar blijft doen. Dat kan natuurlijk niet zo zijn.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Dat is niet de afspraak. Ik heb één jaar verlengd en dat mag ik nog twee keer doen, dan is het afgelopen. Daardoor blijven wij er ook scherp bovenop zitten. Volgend jaar is er weer een moment om te bezien of het beter genoeg gaat en of wij in algemene zin tevreden zijn. Er is op elk moment een afweging te maken of een nieuwe aanbesteding wenselijker is. Mijn hoofdargument is geweest dat het niet in het belang is van de cliënten om opnieuw aan te besteden.

De **voorzitter**: Ik heb zelf als voorzitter een korte vervolgvraag. De compensatieregeling gaat in 60 minuten nadat de kwartiermarge is verstreken. Dat er een marge is, snappen wij. Is het niet logischer dat je, wanneer er sprake is van vertraging, gaat tellen vanaf het moment dat iemand er had moeten zijn? Aan het eerste kwartier zitten sowieso geen consequenties. Volgens mij werkt dat bij de NS ook zo.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik heb verschil gemaakt tussen gewone ritten en prioritaire ritten. Bij prioritaire ritten geldt dat je bij iedere overschrijding voor de compensatieregeling in aanmerking komt. Ik vind dat

wij binnen de bestaande kaders en binnen de bestaande afspraken een heel eind zijn gekomen. Dit is wat voor dit moment mogelijk is. Je kunt natuurlijk altijd aan de andere kant gaan tellen, maar ik vind vijftien minuten als gewone marge niet te veel gevraagd. Stoplichten kunnen altijd tegen zitten en file is niet ongebruikelijk. Je kunt het systeem in de toekomst altijd nog aanscherpen of verfijnen, maar dat is nu niet aan de orde.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik heb een punt gemaakt van de verlenging van de concessie. De staatssecretaris stelt dat een nieuwe aanbesteding leidt tot onrust. Dat moet na drie verlengingen toch gebeuren, dus die onrust komt er toch. Dat zit nou eenmaal in de systematiek. Over welke verbeterpunten heeft de staatssecretaris het? De stiptheid is 2% afgenomen en dat zijn 19 000 ritten per jaar.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik heb brieven gestuurd over de verbeterpunten. Wij zien die punten in de prioritaire ritten en in de klachtenafhandeling, wij zien het in de informatieverstrekking over hulpmiddelen. Deze verbeteringen zijn misschien niet voor iedereen voldoende. Ik zie daar zelf ook graag verbeteringen bijkomen, maar het is niet alarmerend genoeg om opnieuw aan te besteden. Mevrouw Leijten weet als geen ander waartoe aanbesteding kan leiden. Het is echt de vraag waar je besluit je energie in te steken: in nieuwe deels bureaucratische en formele procedures op papier, of in het nauwgezet toezien op verbeteringen in de praktijk. Ik heb voor het laatste gekozen.

De **voorzitter**: Ik heb geen beperkingen opgelegd aan de hoeveelheid interrupties, maar verwacht wel enige zelfbeheersing.

Mevrouw **Leijten** (SP): Die heb ik ook wel, maar ik heb echt een punt gemaakt van die aanbesteding. Wat mij betreft is dat niet afgedaan. De stiptheid neemt af. Er zijn meer gegronde klachten. De voorlichting kan goed zijn, maar er zijn enorm veel klachten over tweede hulpmiddelen. De aanbesteding is een bureaucratische rompslomp, maar het kan ook de aanleiding zijn voor een beter vastgelegd contract en betere kansen voor andere aanbieders om wel te voldoen. Die rompslomp komt er over drie jaar ook, dus waarom niet nu? De staatssecretaris houdt ons mooie cijfers voor, maar ik zie ze niet.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik ben eerlijk gezegd zeer verbaasd dat ik bij uitstek de SP-fractie hoor pleiten voor het versneld en veelvuldig gebruik van de aanbestedingsregels. Dat heb ik in de periode dat ik hier zit niet eerder mogen meemaken. Ik wijs erop dat de cliënttevredenheid omhoog is gegaan. Het is uiteindelijk in het belang van de cliënten om nu door te pakken en de verbeteringen vast te houden die wij hebben ingezet en niet opnieuw te beginnen als dat niet noodzakelijk is.

Mevrouw **Leijten** (SP): Dit is een typisch politiek spelletje waarbij niet wordt ingegaan op argumenten.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Wij hebben buitengewoon helder in allerlei brieven gecommuniceerd dat het is verbeterd en dat de cliënttevredenheid inmiddels naar een dikke acht is gegaan. Dat is een cijfer waarmee wij rekening moeten houden. Het was ook het cijfer dat wij altijd centraal hanteerden bij andere aanbestedingen. Ik herinner mij allerlei discussies over huishoudelijke hulp waarbij uiteindelijk de vraag was of cliënten tevreden zijn over de verleende diensten. Kwaliteitsverbeteringen zitten ook in andere thema's, zoals de klachtenafhandeling. Wij hebben met Connexxion afgesproken dat, nadat een klacht is ingediend, contact met de indiener wordt opgenomen om te horen of

deze tevreden is over de afhandeling. Dat is een kleine maar belangrijke aanpassing, omdat daaruit blijkt dat de cliënten serieus worden genomen. De klanttevredenheid over de klachtenafhandeling is de afgelopen tijd ook gestegen van 4,75 naar 6,64. Natuurlijk is het van belang om nog meer verbetering te bewerkstelligen, maar het is onmiskenbaar een verbetering. Wij zullen nog specifiek op klachten ingaan en pashouders zullen na afloop van hun klacht benaderd worden om aanknopingspunten te vinden voor verdere verbetering.

De heer Van der Vlies vroeg of de afname van klachten ermee te maken heeft dat klachten alleen nog maar schriftelijk kunnen worden ingediend. Klachten kunnen schriftelijk en elektronisch worden ingediend. Het is niet mogelijk om telefonisch klachten in te dienen, maar dat was eerder ook niet het geval. Dat kan dus niet de verklaring zijn voor het verschil. De elektronische indiening is onderdeel van de waarborg voor een goede klachtenafhandeling. Hierdoor kan er geen onduidelijkheid bestaan of sprake zijn van communicatiestoornissen tussen de indiener van de klacht en de persoon die de klacht afhandelt. Gelukkig zijn veel mensen met een beperking waardoor zij niet kunnen schrijven, wel in staat om een computer te bedienen. Ik kan mij voorstellen dat mensen bij serieuze klachten een derde persoon inschakelen, maar dan nog moet je de klacht zelf precies omschrijven. Bij het telefonisch indienen van een klacht heb je geen garantie dat de persoon de klacht altijd correct noteert. Dan zijn er vragen gesteld over hulpmiddelen en de bagage.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Ik begrijp dat dit het einde is van het onderwerp klachtenafhandeling. Ik heb de suggestie gedaan om het de reizigers een stuk makkelijker te maken. Ik hoor namelijk dat mensen niet meer klagen omdat zij vinden dat het toch niet helpt. Dat moeten wij niet willen. Mijn suggestie is om te werken met voorbedrukte briefjes waarop men met een kruisje kan aangeven wat men van alle aspecten van de reis vindt: het boeken, het reizen, het thuiskomen, de kwaliteit van de chauffeur en de hele mieterse boel. Dit moeten zij dan via een andere route indienen dan de rest van de klachtenafhandeling; dat levert een mooie check and balance op, ingebakken in het systeem.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik aarzel over mijn antwoord op deze vraag. Ik vind het doel zonder meer sympathiek. Het idee dat het voor de cliënten eenvoudig te gebruiken is, spreekt mij ook aan. Tegelijkertijd hebben wij al een goed systeem om de cliënttevredenheid te volgen. Wij spreken regelmatig met gebruikersorganisaties en als daar aanleiding toe is, doen wij aanvullend klanttevredenheidsonderzoek. Ik heb zelf het idee dat ik een goed beeld heb van wat er bij de cliënten leeft. Kaartjes moeten ook weer worden verwerkt. Dat kost ook weer menskracht en dat betekent dat er meer geld naar de afhandeling hiervan gaat. Is het een goed idee om deze suggestie te bespreken met de cliëntenorganisaties? Wellicht vinden zij dat dit een toegevoegde waarde heeft die ruimschoots opweegt tegen de nadelen.

Mevrouw Van Dijken vroeg of de regels ten aanzien van de hulpmiddelen zijn aangescherpt. De regels voor het meenemen van hulpmiddelen en bagage zijn niet aangescherpt. De regels zijn wel verduidelijkt, omdat er veel misverstanden bestonden over wat wel en wat niet was toegestaan. In het bestek en in het contract werd in principe gesproken over één hulpmiddel. Je kunt je afvragen waarom niet alle hulpmiddelen mee mogen, zoals de heer Van der Vlies vroeg. Dat is omdat wij uitgaan van gecombineerd vervoer en er grenzen zijn aan wat mensen kunnen meenemen. Ook Arbo- en veiligheidsvoorschriften kunnen beperkingen opleggen aan wat meegenomen kan worden. Het uitgangspunt blijft overigens: wat kan, dat mag. Er kan worden afgeweken van de limiet van twee hulpmiddelen, maar dat is niet de gangbare praktijk. Het moet wel mogelijk zijn en van tevoren worden besproken.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Dit betoog berust op een misverstand. In de algemene voorwaarden van de eerste aanbesteding staat geen limiet aan de hulpmiddelen die onder bagage en handbagage worden genoemd; dat is niet limitatief. Nu zijn twee hulpmiddelen gratis en dat is wel limitatief. Ik heb er alle begrip voor dat hiervoor een kleine vergoeding wordt gevraagd.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Moet het niet mogelijk zijn dat hulpmiddelen die vallen binnen de regelingen van de zorgverzekeraars en de Wmo, de geïndiceerde hulpmiddelen, altijd worden meegenomen, desnoods tegen een kleine vergoeding wanneer dat ten koste gaat van een persoonsplaats?

Staatssecretaris **Bussemaker**: Het staat inderdaad niet in de voorwaarden maar wel in het bestek en dat is uitgangspunt. In het bestek staat dat er in principe niet meer dan twee hulpmiddelen mogen worden meegenomen. Natuurlijk is het mooi om te kijken of meer mogelijk is, maar dat neemt veel ruimte in beslag. Sommige hulpmiddelen zijn lastig mee te nemen en het moet wel passen binnen de mogelijkheden. Het uitgangspunt is een maximum van twee hulpmiddelen, maar in overleg met Connexxion kan daarvan in uitzonderlijke situaties worden afgeweken.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Wij kunnen niet halverwege een termijn de spelregels veranderen. Het is op zijn minst wel een punt van evaluatie. Ik vraag de staatssecretaris of zij in haar overleg met relevante organisaties dit punt wil meenemen. Hoe valt dit in de praktijk uit? Heeft het klachtenbureau wellicht een visie?

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik heb daartegen geen enkel bezwaar. Wanneer je dit als principe mogelijk wilt maken, moet je wel afwegen dat de ritprijs omhoog gaat. Die afweging moet je ook maken. Moet dat dan worden verdisconteerd in de algemene ritprijs of blijf je in principe uitgaan van twee hulpmiddelen met de mogelijkheid om voor meer hulpmiddelen bij te betalen? Dat moet ik vervolgens afwegen tegen andere eisen, zoals veiligheidseisen en eisen vanuit de Arbo. Het vraagt wel het een en ander. Overigens zijn alle hulpmiddelen waarover wij spreken geïndiceerd, maar het gaat niet nergens over: een scootmobiel, een rolstoel, een tillift en een looprek tellen aardig op. Enige terughoudendheid is wel op zijn plaats. Er zijn natuurlijk incidentele gevallen te bedenken waarin meer van dit soort hulpmiddelen nodig zijn, bijvoorbeeld bij langdurig verblijf op een andere locatie. Maar dat betekent niet dat iedereen maar alles mee moet nemen en dat wij daarom de regeling veranderen.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Ten eerste: het is een kleine groep. Ten tweede: wij kennen de groep al vanaf het moment van de indicatie bij Argonaut. Op het moment van de indicatiestelling kan voor deze groep al worden vastgesteld welke hulpmiddelen op reis mee moeten. Het is niet idioot dat iemand met een zware beperking ook een keer per jaar op vakantie gaat; dan moet het spul mee. De staatssecretaris schetst een combinatie van hulpmiddelen die in de praktijk niet voorkomt. Een persoon verenigt niet een scootmobiel en een tillift. Laten wij de beslissing aan Argonaut overlaten of iemand met normale hulpmiddelen normaal vervoerd kan worden, of dat al bij de indicatiestelling wordt vastgesteld dat hij meer nodig heeft.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik zal dat meenemen bij de evaluatie die wij te zijner tijd zullen houden. Mevrouw Van Dijken noemt Argonaut, maar gaat het dan om mensen met een hoog pkb? Het kan ook gelden

voor mensen met een laag pkb. Is een tillift volstrekt noodzakelijk of zijn ook andere middelen even goed in te zetten? Ik heb de behoefte om dat goed te wegen en ik zeg nogmaals: in het huidige contract kan het niet omdat in het bestek staat dat twee hulpmiddelen zijn toegestaan. Bij een volgende ronde moeten wij bekijken of er aanleiding is om dit te veranderen. Ik ben graag bereid dit onderzoek uit te zetten en te evalueren of er aanleiding is om hiervan af te wijken en of wij dat preciezer kunnen formuleren dan wij nu doen. Nu hebben wij het over een maximum van twee hulpmiddelen met de mogelijkheid om daarvan af te wijken. Mevrouw Leijten vroeg hoe wij de naleving van hulpmiddelen controleren. Dat wordt maandelijks besproken. Maandelijks wordt de kwaliteit van Valys met Connexxion besproken en in dat overleg worden ook signalen over hulpmiddelen meegenomen. Connexxion voert ook nog onderzoeken uit met een mystery guest en wij laten klanttevredenheids-onderzoeken doen, waarover ik eerder heb gesproken. Mevrouw Leijten en de heer Zijlstra hebben vragen gesteld over de opleiding van de Valyschauffeurs. Ik heb de Kamer in mei geïnformeerd over mijn besluit om Connexxion te houden aan de chauffeurseisen die zijn opgenomen in het Valyscontract. Op 31 oktober is 95% van de Valyschauffeurs volledig opgeleid. Deze chauffeurs beschikken over een chauffeursdiploma, een CCV diploma Doelgroepenvervoer en een CCV diploma Sociale Vaardigheden, een opleiding levensreddend handelen en actuele kennis van de Code VVR. Een achttal vervoerders voldeed eind oktober nog niet voor 100% en heeft een ingebrekestelling ontvangen; zij dienden op 15 november jongstleden alsnog aan alle eisen te voldoen. Van deze acht vervoerders voldoen er nu twee en bij vier vervoerders is het vervoer weggehaald. Er blijven dus twee vervoerders over die op dit moment nog niet volledig voldoen. Zij hebben tot uiterlijk het eind van dit jaar de gelegenheid gekregen om volledig aan de eisen te voldoen, anders wordt ook met hen de overeenkomst alsnog beëindigd. Waarom hebben wij voor deze twee een uitzondering gemaakt? Dat heeft ermee te maken dat in sommige regio's op het platteland geen andere vervoerder te vinden is. Als wij het vervoer bij deze twee vervoerders hadden weggehaald, zou er voor de cliënten uit die regio geen vervoer meer zijn. Kortom, wij hebben een flink aantal stappen gezet en ook hier zijn wij dicht bij het eindresultaat aangekomen. Aan het eind van dit jaar zullen wij door onafhankelijk onderzoek laten vaststellen of alle Valyschauffeurs daadwerkelijk volledig zijn opgeleid. Dat onderzoek zal eind januari zijn afgerond.

Mevrouw **Leijten** (SP): De staatssecretaris zei in een debat een jaar geleden dat er op korte termijn een onderzoek zou komen en dat Connexxion op korte termijn zou moeten voldoen. Wij zijn inmiddels een jaar verder en Connexxion voldoet niet. Ik heb niets te maken met onderaannemers, ik heb te maken met Connexxion. Wat volgt daaruit?

Staatssecretaris **Bussemaker**: Het zijn twee verschillende dingen. Het debat van vorig jaar ging over TX-Keur en daarover heb ik de Kamer in mei geïnformeerd. Ik heb de Kamer toen ook geïnformeerd over de eisen die wij aan de chauffeurs stellen. Het verhaal dat ik net vertelde, gaat over de eisen die wij aan chauffeurs stellen en aan ondernemers die chauffeurs in dienst hebben die niet aan de eisen voldoen. Ik kan niet anders dan stellen dan dat wij ons goed aan de termijnen houden die wij eerder hebben afgesproken.

Mevrouw **Leijten** (SP): Wij hebben een contract met Connexxion. Op 22 mei heeft de staatssecretaris ons geïnformeerd over een onderzoek dat zij begin dit jaar heeft toegezegd. Helaas gaat dat wel vaker zo. De staatssecretaris hield ons voor dat het op 30 september 100% moest zijn, maar dat was het niet. Dit was op straffe van een betaling van Connexxion. Wij hebben een relatie met Connexxion en wij hebben er niets mee te maken

dat Connexxion het onder aanbesteedt. Welke sancties heeft de staatssecretaris Connexxion opgelegd?

Staatssecretaris **Bussemaker**: Wij hebben net een uitgebreide discussie gevoerd over de aanbesteding. Bij een aanbesteding horen ook eisen waaraan organisaties moeten voldoen. Je moet Connexxion juridisch de kans geven om te voldoen aan de eisen. Die kans hebben zij gehad en die kans hebben zij voor een deel genomen. Waar dit niet is gelukt, is bij vier vervoerders het vervoer weggehaald. Ik kan dus niet zeggen dat wij alles maar op zijn beloop hebben gelaten. Nogmaals, wij hebben een goede stap gezet en bij de resterende twee vervoerders zijn goede redenen geweest om nog enig uitstel te verlenen, te weten de belangen van de cliënten.

Dan zijn er vragen gesteld over de financiële positie van onderaannemers. Ik heb de Kamer in december 2008 gemeld dat ik geen zicht heb op de winstmarge die Connexxion hanteert en op de bijdrage die Connexxion aan onderaannemers betaalt. Misschien zou het fijn zijn om dat te kunnen, maar ik kan het niet omdat het concurrentiegevoelige informatie is. Ik kan dat niet zomaar bij Connexxion opvragen. Ik begrijp overigens dat het zelden voorkomt dat een onderaannemer niet meer Valys wil rijden in verband met de financiële vergoeding. Daarnaast zijn er altijd vervoerders bereid om meer Valysvervoer te rijden.

De heer Zijlstra heeft gevraagd hoe wij toezicht houden op de onderaannemers. Wij hebben daarvan net een voorbeeld gezien. Mocht een onderaannemer onvoldoende presteren, dan spreek ik Connexxion hierop aan. Connexxion is verantwoordelijk en ik zal Connexxion verzoeken om maatregelen te nemen. Ik krijg ook van de onderaannemers alle cijfers en klachten over de ritten. Wij zien dus wat er gebeurt en doen daarnaast ook zelf wel eens een onderzoek. Voor ons is Connexxion de hoofdaannemer die toezicht houdt op de onderaannemers. Dat is niet anders dan bij andere regelingen.

Mevrouw **Willemse-van der Ploeg** (CDA): De staatssecretaris is de opdrachtgever van Connexxion. Zij krijgt dus jaarlijks alle stukken van Connexxion. Daaruit moet toch te halen zijn welke financiële ruimte er zit tussen hun opdrachtgeverschap en de doorvertaling naar de onderaannemers? Die winst moet toch ergens in de boeken staan? Dat kan niet zomaar worden weggemoffeld. Deze stukken zouden eigenlijk openbaar en transparant moeten zijn, want het is controle achteraf.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik moet mijzelf herhalen: ik kan dat niet op dat niveau uit de stukken halen. Het gaat immers om concurrentiegevoelig materiaal. Ik krijg cijfers op macroniveau en kan daaruit geen cijfers per onderaannemer destilleren. Ik vind het belangrijk om een hoofdaannemer te kunnen aanspreken. Die moet je aanspreken op de kwaliteit, opleiding et cetera.

Mevrouw **Willemse-van der Ploeg** (CDA): Ik hoor van diverse taxibedrijven dat zij niet willen inschrijven omdat er niets tussen zit. Ik wil weten of dat klopt. Op een gegeven moment ontstaat er een monopoliepositie. De staatssecretaris geeft zelf al aan dat in bepaalde regio's niet kan worden voldaan aan de eisen voor de chauffeurs omdat er geen alternatieven zijn. Wij moeten in staat zijn in te grijpen als er te weinig tussen zit.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik wil mij daarvoor niet verantwoordelijk maken, want ik heb een afspraak met Connexxion die daarvoor verantwoordelijk is. Ik ben juist zo blij dat wij bij de aanbesteding letten op kwaliteit en dat wij niet alleen kijken naar de prijsmarges. Bij de twee regio's die ik noemde ligt de oorzaak op een ander vlak. Daar is sprake van een fragiel netwerk in het openbaar vervoer. Het heeft niet zozeer met de

prijs te maken, als wel met de organisatie. Wij zullen daarmee nog wel vaker te maken krijgen naarmate het aantal krimpregio's toeneemt.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Is de kernvraag niet of, als per 1 januari de twee resterende vervoerders voldoen aan de criteria, er wordt voldaan aan de kwaliteitseisen zoals die zijn afgesproken? Natuurlijk moeten de percentages omhoog en moet een tandje worden opgeschakeld, ik zal dat niet herhalen. Het gaat erom dat de kwaliteit wordt gegarandeerd op het afgesproken niveau. Is dat niet de kern?

Staatssecretaris **Bussemaker**: Dat is precies de kern. Gelukkig hebben wij het hier vooral over de kwaliteitsverbetering. Dat is bij andere debatten wel eens anders. Daarom willen wij ook slagen maken en verbetering zien bij de twee bedrijven waar het nog niet helemaal goed gaat. Ik kom bij de pkb's. De pkb's zullen in 2010 gehandhaafd worden op het huidige niveau. Uit de gebruikscijfers blijkt dat vrijwel alle pashouders met hun pkb uitkomen. Op 1 november 2009 had ruim 1% van de pashouders zijn pkb uitgeput. Mevrouw Van Dijken vroeg of het aantal kilometers bij een laag pkb-gebruik naar boven kan worden bijgesteld. Bij de bepaling van de omvang van de pkb's wordt rekening gehouden met het niet-gebruik. De omvang van de pkb's wordt op het maximale niveau vastgesteld. Als het gebruik daalt, kan het pkb omhoog, maar dat is nu niet het geval. Wij zouden dat niet moeten willen, anders dan wat wij nu al doen. Mevrouw Leijten zei dat 4% van de mensen zijn pkb te laag vindt.

De **voorzitter**: Mevrouw Leijten geeft aan dat het niet 4% is, maar 34%.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik begrijp dat een overgrote meerderheid van de pashouders uit de voeten kan met zijn pkb's. Als slechts 1% van de pashouders zijn pkb heeft opgebruikt, kan de rest daarmee dus goed uit de voeten. Natuurlijk kan men altijd wensen dat het meer is, maar dan komen wij terug bij het begin van deze discussie: ik zal nooit kunnen voldoen aan alle wensen die mensen theoretisch hebben. Uiteindelijk hebben wij redelijke afspraken gemaakt.

Er zijn nog een paar losse vragen die ik zal beantwoorden. De heer Van der Vlies vroeg naar de wijze waarop is ingeschreven en wil weten hoe wij daarmee omgaan bij een nieuwe aanbesteding. Ik ken de signalen uit de markt. Er zijn diverse klachten geweest bij de NMa, maar de uiteindelijke conclusie was dat er niet onder de marktprijs is aanbesteed.

Mevrouw Willemse vroeg hoe het na medio 2010 verder gaat met het kenniscentrum To-Do. To-Do wordt financieel ondersteund door mijn collega's van Verkeer en Waterstaat en zij hebben daarvoor voor 2010 middelen beschikbaar gesteld. De continuïteit is in ieder geval voorlopig zeker gesteld.

Mevrouw Willemse vroeg om een pilot om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om indicatiestellingen te bundelen. Het onderzoek is recentelijk afgerond door het adviesbureau Argonaut en ik zal de Kamer in 2010 adviseren over de bundeling van doelgroepenvervoer en de mogelijkheden van integrale indicatiestelling daarbij.

Ook zijn er vragen gesteld over de bereikbaarheid van dorpen en kleine kernen. Ik heb daarover in algemene zin al iets gezegd toen ik het had over de onderaannemers die in gebreke waren gebleven. Ik verwijs voor het openbaar vervoer toch echt naar mijn collega van Verkeer en Waterstaat, want die is verantwoordelijk voor de ov-concessie en de bereikbaarheid van het platteland. Ik ben het er overigens van harte mee eens dat ook op het platteland en bij krimpregio's het openbaar vervoer goed geregeld moet zijn. Dat is ook in mijn eigen belang: hoe beter het openbaar vervoer, des te minder mensen van Valys gebruik maken. Er zal altijd afgewogen moeten worden wat nog rendabel is en hoeveel wij erop toe



moeten leggen om het vervoer voor iedereen toegankelijk te houden. Wie is dan nog bereid om dat voor welke prijs te doen?

Mevrouw Willemse schetste het voorbeeld van iemand die midden in de nacht op Schiphol aankomt. In principe is Valys beschikbaar van 06.00 uur 's ochtends tot 01.00 uur 's nachts. Het is dus inderdaad niet mogelijk om midden in de nacht met Valys te rijden. Dat geldt ook voor mensen die met regulier ov rijden. De treinen rijden ook een deel van de nacht niet. Uiteindelijk is het aantal uren tussen 01.00 en 06.00 uur beperkt. Natuurlijk is het heel vervelend voor mensen die om twee uur 's nachts aankomen, maar het is vervelend voor alle reizigers die om die tijd aankomen en afhankelijk zijn van openbaar vervoer.

Er ligt nog een vraag van mevrouw Van Dijken over de communicatie tussen de chauffeur en het callcenter. Het is zonneklaar dat die communicatie vlekkeloos moet verlopen. Connexxion besteedt daaraan de nodige aandacht en wij zullen de komende periode nauwkeurig monitoren of er nog iets misgaat. Zo nodig vragen wij Connexxion om maatregelen te nemen. Het is zeker een aandachtspunt.

Tot slot vroeg de heer Van der Vlies naar het zwartboek en de mogelijkheid om er een extra tandje bij te doen. Ik heb aangegeven dat wij moeten streven naar nog verdere verbetering van de stiptheidscijfers. Ik ben samen met mijn collega's het taxivisietraject gestart om de afstemming tussen de verschillende soorten vervoer te verbeteren. Wij zijn bezig handboeken te maken, uitgebreide communicatie te organiseren en een nulmeting te starten. Ik heb nog niet zo lang geleden de handboeken ontvangen.

De **voorzitter**: Dan gaan wij thans over tot de tweede termijn. Gezien de hoeveelheid interrupties beperk ik de spreektijd in principe tot een minuut.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Voorzitter. Ik vind dat de vragen naar tevredenheid zijn beantwoord. Over de hulpmiddelen en de concretisering daarvan komen wij nog te spreken.

Mevrouw **Leijten** (SP): Voorzitter. In de vele debatten over klachtenafhandeling, over het niet op tijd komen en over de opleidingen van chauffeurs werd iedere keer gezegd: nee, wij kunnen niet breken met Connexxion, dat komt in 2010 want dan hebben wij de mogelijkheid om de aanbesteding opnieuw te doen en betere afspraken te maken. Nou is die mogelijkheid er en grijpen wij die niet. Dat vind ik onbegrijpelijk. Wij hebben het systeem van aanbestedingen niet verzonnen, maar nu ligt die mogelijkheid er wel. Laten wij geen spelletjes spelen in de trant van «de SP is tegen aanbesteding bij de Wmo dus moet de SP er ook bij Valys tegen zijn.» Nee, de staatssecretaris heeft dit altijd aangedragen als argument naar ons toe. Nu gaat het weer over het gegoochel met cijfers en dat is echt jammer. De staatssecretaris spreekt over klanttevredenheid en ik heb het over stiptheidscijfers die achteruitgaan. In het onderzoek dat de staatssecretaris door derden heeft laten verrichten staat: «Het is nodig meer rekening te houden met de bijzonderheid van de doelgroep. Een deel van de groep zal niet snel klagen of vragen stellen omdat zij blij zijn dat het taxivervoer bestaat, simpelweg omdat zij daarvan afhankelijk zijn. Te veel vertrouwen op de assertiviteit van de reizigers kan tot groeiende ontevredenheid leiden.» Dit wil dus zeggen dat tevredenheidscijfers minder hard zijn dan stiptheidscijfers.

Uit hetzelfde onderzoek komt die 34% naar voren. Op bladzijde 31 staat dat 21% onvoldoende tevreden is met de hoogte van het kilometerbudget en 13% vindt dat zelfs ruim onvoldoende. Dat bij elkaar opgeteld levert 34% op. Het zijn onderzoeken waarnaar de staatssecretaris zelf verwijst.

Mevrouw **Willemse-van der Ploeg** (CDA): Voorzitter. Wij zijn er niet helemaal uitgekomen. Ik heb nog een vraag naar aanleiding van de gelijke

behandeling van een persoon met een beperking die op Schiphol aankomt. Een gewone burger kan een taxi nemen voor een normaal tarief, maar iemand met beperkingen en een zwaar hulpmiddel moet een aanmerkelijk duurder vervoermiddel nemen. Dan is het de vraag of wij het nog hebben over een gelijke behandeling.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar beantwoording. Mijn fractie had al vastgesteld dat wij verbeteringen kunnen constateren ten opzichte van een eerdere stand van zaken, maar wij zijn er nog lang niet. Zo moeten wij het maar samenvatten. Er moet voldoende uitdaging in het systeem blijven. Ik ben content met de toezegging van de staatssecretaris dat zij de punten die zijn langsgekomen in haar gesprekken met de relevante partijen zal bespreken en in de evaluatie zal meenemen. Zo blijven er prikkels in het traject tot aan de volgende aanbesteding waartoe wij zijn gehouden.

De **voorzitter**: Ik heb geen nadere vragen. Wij kunnen dus direct doorgaan met de tweede termijn van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Voorzitter. Mijn eerste opmerking is gericht aan mevrouw Leijten. Ik heb altijd gezegd dat 2010 een moment is om te overwegen of je het wenselijk vindt om opnieuw aan te besteden en dus om het contract met Connexxion te verbreken. Ik heb nooit bij voorbaat gezegd dat ik van plan was om dat te doen. Bij een nieuwe aanbesteding kun je nieuwe eisen stellen die theoretisch en op termijn tot verbeteringen kunnen leiden. Dat moet je afwegen tegen de vraag hoe het nu gaat en de overweging hoeveel vertrouwen je hebt dat wij tot verdere verbetering kunnen komen. Daarnaast moet je erbij betrekken hoeveel onrust en gedoe de keuze voor een nieuwe aanbesteding met zich meebrengt. Ik begrijp dat mevrouw Leijten het niet met mij eens is, maar ik heb alles overziend de afweging gemaakt dat er grosso modo sprake is van verbetering. Ik heb voldoende vertrouwen in Connexxion dat wij binnen het huidige contract tot verdere verbeteringen kunnen komen. Dat weegt meer dan op tegen de nadelen die een nieuwe aanbesteding met zich meebrengt.

Ik constateer dat de cliënttevredenheid omhoog is gegaan. In zijn algemeenheid ben ik het met mevrouw Leijten eens dat je niet te veel moet uitgaan van de vanzelfsprekende assertiviteit van mensen. Dat geldt evenzeer voor mensen die te maken hebben met de Wmo en de AWBZ. Lobbyisten tegen de kilometerheffing voor automobilisten zijn assertiever dan de groep met wie ik doorgaans te maken heb. Ik vind dat wij dan ook op verschillende manieren moeten testen. Dat mensen tevreden zijn, is een belangrijk signaal, maar het kan niet het totale signaal zijn. Wij moeten daarbij ook andere elementen betrekken en daarom praten wij ook met cliëntenorganisaties. Ik volg zo veel mogelijk de cijfers op papier en constateer dat op een aantal punten echt sprake is van een verbetering. Dat is zowel subjectief bij de cliëntbeoordelingen als ook objectief terug te vinden in cijfers. Ook de stiptheid is door de jaren heen flink gestegen. Kortom, er zijn genoeg redenen om te veronderstellen dat wij op deze manier de goede kant opgaan.

Mevrouw Leijten sprak ook nog over de hoogte van het kilometerbudget. Dat is een subjectieve vraag: in hoeverre was mijn kilometerbudget voldoende voor de reisbehoefte? Je kunt dan zeggen: ik denk het niet. In de praktijk blijkt dat het aantal kilometers wel toereikend is. Dat is natuurlijk ook een kwestie van zelfbeheersing, maar het is wel de vraag of je gaat voor een openeinderegeling die rekening houdt met wat mensen subjectief willen reizen, of dat je een bepaald kilometrage als redelijk beoordeelt om als collectieve verantwoordelijkheid te nemen. Wij hebben daarin een redelijk evenwicht gevonden.

Mevrouw Willemse heeft gelijk dat iemand anders een gewone taxi kan nemen, maar er zijn natuurlijk ook veel mensen die op budgettaire gronden niet zomaar een taxi kunnen nemen. Het aantal uren tussen 01.00 uur en 06.00 uur is beperkt en ook andere mensen ondervinden daar last van.

Ik ben het helemaal met de heer Van der Vlies eens dat wij moeten blijven zoeken naar prikkels om tot verdere verbetering te komen. Ik hoop dat ik dat met een aantal voorbeelden in mijn betoog ook duidelijk heb gemaakt. Wij moeten dat blijven doen. Binnen de marge van wat binnen het huidige contract mogelijk is, hebben wij al prikkels ontwikkeld. Wij moeten blijven nadenken over hoe wij het best kunnen evalueren om tot een te zijner tijd op te stellen optimaal bestek te komen.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik heb in eerste termijn nog een vraag gesteld over een vervoersregeling voor gehandicapte sporters. Daarop heb ik nog geen antwoord gekregen. Ik wil dat antwoord graag voor 7 december hebben, want dan kunnen wij dat bespreken. Is dat mogelijk?

Staatssecretaris **Bussemaker**: Dit is een terechte vraag en ja, het is mogelijk. Wij zijn daarmee al een heel eind op streek en ik zal de Kamer daarover voor 7 december uitsluitel geven.

De **voorzitter**: Ik dank de leden voor hun bijdrage en de staatssecretaris voor haar beantwoording en sluit deze vergadering.