

Vergaderjaar 2011–2012

25 847

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten

Nr. 104

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 mei 2012

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport heeft op 19 april 2012 overleg gevoerd met staatssecretaris Veldhuijzen van Zanten-Hyllner van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over:

- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 15 november 2001 houdende een reactie op motie-Leijten/De Mos (33 000-XVI, nr. 44) en motie-Wolbert c.s. (33 000-XVI, nr. 33) met betrekking tot het Valysvervoer (25 847, nr. 100);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 7 november 2011 inzake het besluit over de toekomst van bovenregionaal sociaalrecreatief gehandicaptenvervoer (25 847, nr. 99);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 19 januari 20 102 houdende de Visiebrief regionaal vervoer (25 847, nr. 101);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 27 maart 2012 inzake de beleidsmatige uitgangspunten bij aanbesteding bovenregionaal gehandicaptenvervoer (BRV)(25 847, nr. 103);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 17 april 2012 houdende een reactie op het verzoek van het lid Kuiken naar aanleiding van de uitzending van ZEMBLA «Stress door de taxibus» (31 521, nr. 66).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk 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

Voorzitter: Smilde
Griffier: Teunissen

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Dijkstra, Joldersma, Klijnsma, Leijten, Smilde, Venrooy-van Ark en Voortman,

en staatssecretaris Veldhuijzen van Zanten-Hyllner van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris, haar ambtenaren, de mensen op de publieke tribune en mijn collega's van harte welkom. Wij hebben een spreektijd van vier minuten per persoon afgesproken. Ik stel voor om per persoon twee interrupties met één korte vervolgvraag per interruptie toe te staan.

Mevrouw **Leijten** (SP): Voorzitter. Het huidige contract van Valys met Connexxion hebben wij in de afgelopen drie à vier jaar bevochten. Er was sprake van onderaannemers die niet voldeden aan kwaliteitseisen, slechte afstemming tussen vervoerders, omrijden, meerrijden, noem maar op. Iedere keer was het argument: wij kunnen het nu niet veranderen, want wij zitten vast aan het contract; wij zullen afspraken maken met Connexxion, dat beterschap heeft beloofd. Nu zitten wij met de mooie situatie dat het contract met Connexxion verloopt. Dit is dé kans om in te gaan op alle aanbevelingen die wij in de afgelopen jaren hebben gekregen en om een en ander beter te doen dan bij de aanbesteding die zo ontzettend is misgegaan en het contract met Connexxion dat niet goed was, om met cliëntenorganisaties en patiëntenorganisaties om de tafel te gaan en met regionale vervoerders na te gaan of er deelcontracten nodig zijn. Wat doet de staatssecretaris echter? Zij gaat decentraliseren. Dat kan echter niet op korte termijn, dus zij moet nog even een aanbesteding doen. Ik vind dit een enorm verwarrend bericht. Gaat de staatssecretaris nu een goede aanbesteding doen met alle aanbevelingen die in het verleden zijn gedaan? Ik heb de moties van de afgelopen jaren er even bij gepakt. Het zijn er een stuk of vijf, zes. Daarin staan allerlei voorstellen om het beter aan te pakken. Dat kon nooit omdat het contract met Connexxion nog liep. Nu het contract is verlopen, zou ik zeggen: pak dit op. Waarom is het besluit voor decentralisatie nu gevallen? Om welke reden wil de staatssecretaris decentraliseren? In de verkenningen staat heel duidelijk wat de risico's zijn als je dit bij de gemeenten onderbrengt. De staatssecretaris brengt het niet bij de gemeenten onder omdat deze er volgens haar in 2013 nog niet klaar voor zijn. Wanneer zijn zij er dan wel klaar voor? Hoe gaat zij daarvoor zorgen? Kunnen wij niet afspreken dat het gewoon een landelijk contract blijft? Het was toch een compensatie voor het feit dat het landelijk vervoer nog niet rolstoeltoegankelijk is? Wordt de termijn niet telkens opgerekt? Zou NS niet al veel eerder dan in 2030 rolstoeltoegankelijk zijn? Die termijn wordt iedere keer opgerekt, dus ja, dan moet je dat voor Valys ook maar doen. Het lijkt mij verstandig dat wij vandaag met elkaar afspreken dat er een nieuw aanbestedingscontract komt, waarbij de patiënten- en cliëntenorganisaties optimaal worden betrokken en dat er niet wordt onderaanbe-
steed. Er kunnen dus deelcontracten worden gesloten. Degene die rijdt, is verantwoordelijk. We gaan serieus kijken naar een voldoende kilometerbudget voor de mensen die het nodig hebben. Ik vind het prima als wij strikter gaan kijken naar alle mogelijke toetredingen die de afgelopen jaren via de Wmo hebben plaatsgevonden. Ik vind dat wij niet moeten snijden in het bovenregionaal gehandicaptenvervoer van Valys voor mensen die daarop aangewezen zijn omdat het openbaar vervoer nog niet rolstoeltoegankelijk is; ik vind dat wij dit vervoer moeten verbeteren en versterken.

Vandaag kunnen wij dat doen, zodat wij geen mailtjes meer binnenkrijgen waarin mensen schrijven: ik sta al een uur te wachten in de brandende zon; ik heb de centrale gebeld en de chauffeur zegt dat hij er wel was, maar hij is niet langs geweest. Laten wij de compensatie voor deze mensen serieus nemen en niet nog verder gaan verkennen. Er moet een goed aanbestedingscontract worden afgesloten. Laten wij niet gaan decentraliseren, maar ervoor zorgen dat het openbaar vervoer zo snel mogelijk rolstoeltoegankelijk wordt, want dan hebben wij het probleem echt opgelost. Als wij dat afspreken, kan dit een heel makkelijk en vriendelijk debat zijn.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Voorzitter. Ik neem de estafettestok over. Ik ben niet vrolijk. Ik krijg heel veel brieven en mailtjes van mensen die op niet mis te verstane manier vertellen wat het betekent dat je nu nog minder kilometers kunt maken dan voorheen. Het aantal kilometers wordt teruggebracht van 750 naar 450. 750 km is sowieso al geen enorm aantal, maar dat wordt nu met 40% verminderd. Dat is hartstikke heftig. Ik begrijp heel goed dat de staatssecretaris zegt dat zij in deze kommervolle tijden haar budget moet fixeren, maar, het spijt mij wel, dan moet er heel goed gekeken worden naar de manier waarop je die kilometers verstrekt. Er moet een eenduidige indicatie-instelling zijn voor alle mensen in Nederland. Tot nu toe hebben wij gezien dat de indicatieverstrekking op basis van de Wmo niet voldoende helder is. Daardoor krijgen mensen kilometers terwijl zij die helemaal niet nodig hebben. Als wij dat voorkomen, scheelt dat volgens mij al een slokje op een borrel, maar feit blijft dat je niet zeker weet of het kilometeraantal van 750 overeind kan blijven. Dat zou wel de inzet moeten zijn. Mevrouw Leijten zei het al: Valys is bedacht omdat het reguliere openbaar vervoer niet voldoende toegankelijk is. Wij weten allemaal hoe beroerd het is om je draai te moeten vinden in het reguliere openbaar vervoer als je niet zo goed uit de voeten kunt of als je niet zo goed kunt zien of horen. Valys was op zichzelf een lumineuze uitvinding, maar door de manier waarop een en ander door Valys en het andere aanvullende openbaar vervoer wordt uitgevoerd – de uitzending van ZEMBLA van vorige week geeft hiervan een duidelijke weergave – moet opnieuw nauwgezet worden gezien hoe de openbare aanbesteding moet plaatsvinden. De staatssecretaris zegt: ik wil graag op 1 april 2013 een nieuw contract afsluiten, want ik zie dat de gemeenten er nog niet voldoende klaar voor zijn om het te kunnen oppakken; dat wil ik doen voor twee jaar en negen maanden, zodat er met ingang van 1 januari 2016 helderheid kan worden verschaft. Wil de staatssecretaris dan op 1 januari 2016 de decentralisatie gestalte geven en, zo ja, hoe? Er zitten echt voors en tegens aan. Zo simpel ligt het. Ik wil heel helder hebben wat de voors en tegens zijn voordat we ja of nee kunnen zeggen. Ik zie die informatie graag tegemoet.

Dan wil ik nog iets zeggen namens mevrouw Wiegman, de collega van de ChristenUnie. Zij moest vanmiddag opeens bij een ander debat aanwezig zijn, dus ik heb van haar een korte bijdrage meegekregen. Zij vindt het wezenlijk dat het VN-verdrag wordt geratificeerd. Daarin staat natuurlijk ook het een en ander over mobiliteit. Ik sluit mij daarbij aan. Ik loop hier al langer achter aan, maar tot op heden is dat verdrag niet geratificeerd. Ik hoor wederom graag van de staatssecretaris wanneer het kabinet dit denkt te gaan doen. Het wordt iedere keer weer vooruitgeschoven. Mevrouw Wiegman wil ook graag informatie over de planning voor het openbaar vervoer. De aanpassing daarvan moet in 2025 en op sommige onderdelen in 2030 gereed zijn. Kan dit niet wat versneld worden?

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Voorzitter. Ik begin met een warm welkom aan de actiegroep Terug naar de Bossen. Ik herinner mij nog heel goed dat deze mensen de tweede termijn van de behandeling van de VWS-begroting moesten missen omdat hun Valyskilometers op waren.

Met een bezuiniging van 40% op het aantal kilometers vrees ik dat zij dit jaar nog veel sneller op zullen zijn en dat het voor deze mensen moeilijker wordt om dit soort debatten bij te wonen en hun stem te laten horen. Vorige week hebben wij een uitzending van ZEMBLA gezien. Dat was een schokkende uitzending. Mensen moeten te lang wachten, de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs laten te wensen over en op de kwaliteit is heel veel aan te merken. Dat ging over het Wmo-vervoer. Gezien de ervaringen met de Wmo, begrijp ik niet dat het kabinet zo veel heil ziet in decentralisatie van het bovenregionaal vervoer. Daar komt bij dat iedereen erop tegen is. Alle verschillende organisaties die ons benaderd hebben, hebben hier echt grote twijfels bij.

Volgens de staatssecretaris was de verlaging van het persoonlijk kilometerbudget de enige rechtvaardige mogelijkheid om binnen het budget te blijven, maar GroenLinks vraagt zich af of dit waar is. Deze mensen gaan er immers 40% op achteruit in hun kilometerbudget. Hoe goed is er gekeken naar alternatieven? Wat was daarbij de afweging? Wat gebeurt er als er landelijke criteria voor toegankelijkheid gaan gelden? Kan dit leiden tot besparingen? Je komt immers in aanmerking voor Valysvervoer als je een Wmo-vervoerspas hebt. Sommige gemeenten geven deze aan iedereen die ouder is dan een bepaalde leeftijd. Leeftijd op zich is geen beperking. Je hebt immers ook heel gezonde ouderen. Is de staatssecretaris bereid om samen met cliëntenorganisaties uniforme criteria op te stellen waarbij de nadruk vooral gelegen is op mensen die geen gebruik van het openbaar vervoer kunnen maken? Graag krijg ik hierop een reactie.

GroenLinks ziet het ook als een probleem dat het budget voor bovenregionaal vervoer niet jaarlijks wordt geïndexeerd. Als er geen ruimte voor groei van het budget is, maar als tegelijkertijd de prijs van de dienstverlening stijgt, voorzie ik dat de staatssecretaris steeds weer moet komen met een verlaging van het persoonlijk kilometerbudget. Hoe voorkomt zij dat? De staatssecretaris zegt dat de resultaten van de klanttevredenheidsonderzoeken positief zijn, maar het beeld is ook dat er nog vaak dingen misgaan. Het aflopen van het aanbestedingscontract kan de kans zijn om daarin verbetering aan te brengen. Ik vraag de staatssecretaris om deze kans te grijpen en meer kwaliteit af te dwingen.

Voor ons zijn daarbij de volgende zaken van belang. Kwaliteit staat voorop, dus in het bestek zouden scherpe kwaliteitseisen moeten komen die uitdrukkelijk ook betrekking hebben op de opleiding en werkomstandigheden van chauffeurs. Voor GroenLinks spreekt het voor zich dat alle taxibedrijven die het keurmerk van het Sociaal Fonds Taxi (SFT) hebben, ervoor in aanmerking komen om de klus te mogen doen. Deelt de staatssecretaris deze opvatting?

Certificering is een vereiste voor aanbesteding. Goedkeuring en toezicht vanuit het Rijk gelden dus ook voor onderaannemers. Die aanbesteders dienen dan aan dezelfde criteria te voldoen. Natuurlijk moeten de wachttijden zo kort mogelijk zijn en moet een aanbieder ertoe worden verplicht om de mensen eerder te informeren bij vertraging. De klant staat immers centraal. Daarom vinden wij het ook belangrijk dat er geen duur telefoonnummer is en dat er geen regel is dat je pas mag bellen als de taxi een halfuur te laat is.

Wij vinden dat bovenregionaal vervoer landelijk moet worden geregeld voor de toekomst. Het gaat niet om vervoer binnen gemeenten, maar tussen gemeenten. Bovendien zijn de ervaringen met het Wmo-vervoer niet zodanig dat decentralisatie van het bovenregionaal vervoer per definitie goed zal gaan. De staatssecretaris wil na afloop van het contract de mogelijkheid hebben om het steeds met een jaar te verlengen. Dan moet het niet vanzelfsprekend zijn dat het aanbestedingscontract steeds verlengd wordt met dezelfde partij. Alleen dan houdt je optimale druk. Ik had nog een aantal zaken willen opmerken, maar vanwege de tijd beperk ik mij tot één ding. Het Valysvervoer was bedoeld als alternatief

voor of missing link met het openbaar vervoer. Dat is nog steeds niet het geval als de toegankelijkheid van treinen nog erg te wensen overlaat. Ik vraag de staatssecretaris om haar collega van I en M aan te sporen om ervoor te zorgen dat alle treinen in 2013 toegankelijk zijn voor mensen in een rolstoel.

Mevrouw **Joldersma** (CDA): Voorzitter. Het is voor iedereen volstrekt helder dat een kilometerbudget van 450 wel heel miniem is in vergelijking met wat mensen die wel over een auto beschikken, normaal spenderen in een jaar. Zij komen al gauw op 13 000 km per jaar. Wij begrijpen wel waarom de staatssecretaris indertijd die maatregel heeft genomen. Ik vind het terecht dat zij toen heeft gezegd: wij gaan niet sleutelen aan het kilometerbudget van de mensen die helemaal geen mogelijkheid hebben om gebruik te maken van het openbaar vervoer en dus recht hebben op een budget van 2 250 km. Wij zijn wel benieuwd of het invloed heeft gehad op het gebruik van Valys. Zijn hierover al resultaten bekend van het eerste kwartaal? Zijn mensen minder gebruik gaan maken van Valys? Hebben mensen gezegd «de weinige kilometers die wij hebben, gaan wij wel gebruiken; daarna kunnen wij ook van Valys gebruikmaken voor het bedrag van € 1,19 per km»? Wij hebben die gegevens nergens kunnen vinden. Graag horen wij van de staatssecretaris of daarover gegevens zijn. Achter het hele idee van de beperking tot 450 km zit de veronderstelling die net al een paar keer genoemd is, namelijk dat mensen die recht hebben op die 450 km zo veel mogelijk gebruik kunnen maken van gewone vervoersvoorzieningen, zoals trein, tram, metro en bus. Blijkbaar gaat dit toch niet op. Mijn collega ging er net al op in. Het is meer een voorziening van deur tot deur geworden dan een voorziening van huis tot openbaar vervoer. Duidelijk is dat het openbaar vervoer nog steeds niet toegankelijk genoeg is. Ik kwam ergens in de stukken tegen dat er een helder plan van aanpak zou komen over de verbetering van het openbaar vervoer. In de stukken geeft de staatssecretaris aan welke plannen allemaal op stapel staan. Dat gaat vreselijk lang duren. Wij willen weten welke initiatieven op korte termijn worden genomen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer echt te verbeteren.

Voor ons is het volstrekt helder dat het openbaar vervoer voor een aantal mensen nooit en te nimmer een optie zal zijn. Tegelijkertijd lezen wij in het rapport van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) dat er mogelijkheden zijn om voor een aantal mensen – het is moeilijk in te schatten hoeveel – de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten door middel van flankerende maatregelen, zoals een betere bewegwijzering en betere hulp in het openbaar vervoer. In het busvervoer is al een aantal verbeteringen mogelijk geworden. Dat is misschien een mogelijkheid. Is het bij de aanscherping van de indicatie mogelijk om rekening te houden met flankerende maatregelen en daar meer mee te doen? De staatssecretaris geeft in de brieven aan dat zij de indicatie op zichzelf wel wil verscherpen en dat zij hierover in gesprek is geweest met de gemeenten. De nieuwe aanbesteding biedt directe mogelijkheden om de indicatie aan te scherpen. Wij zijn zeer benieuwd waarin de staatssecretaris de aanscherping zoekt. Daarvoor zijn verschillende opties aan te dragen. Een aantal van de mensen die toegang hebben tot Valys beschikt over een gehandicaptenvervoerkaart. Bij het lezen van de stukken vroegen wij ons af of het logisch is dat zij allemaal automatisch voor Valysvervoer in aanmerking komen. Graag krijg ik hierop een reactie.

Er is al gesproken over de overheveling van het bovenregionaal vervoer naar de gemeenten. In de voorbeelden uit het rapport zien wij ook kansen. Wij denken dat een en ander in de toekomst wel mogelijkheden biedt. Wij moeten anders gaan denken over de grens tussen regionaal en bovenregionaal vervoer. Moet je nog wel denken in termen van vijf ov-zones? Wij kunnen ons voorstellen dat je niet meer zo in kilometerbudgetten gaat

denken. Graag horen wij wat het perspectief is voor de aanbesteding in de toekomst ten behoeve van de gemeenten.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Wat bedoelt mevrouw Joldersma met het niet meer denken in kilometerbudgetten?

Mevrouw **Joldersma** (CDA): Ik heb in het rapport het voorbeeld gelezen dat mensen de optie van gratis openbaar vervoer wordt geboden in gemeenten die nu ook niet werken met kilometerbudgetten. Nu brengen wij een grens aan tussen regionaal vervoer en lokaal vervoer; die grens ligt bij vijf ov-zones. Als je het in de toekomst bij de gemeenten neerlegt, kun je je afvragen of het logisch is dat je dan nog met die kilometerbudgetten werkt. Het overbrengen van een aantal zaken naar de gemeenten biedt ook de mogelijkheid om op een andere manier naar vervoer en reizen te kijken.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Moet daarover dan niet eerst meer duidelijkheid bestaan? Er is nu heel veel twijfel over de overheveling naar gemeenten. Moet je daarover niet eerst meer duidelijkheid geven voordat je dit overhevelt en mensen zien dat het in hun gemeente niet goed geregeld kan worden?

Mevrouw **Joldersma** (CDA): Ja, daar kan ik heel ver in meegaan. Ik ben het eens met de vragen die hier worden gesteld. Aan de ene kant zegt de staatssecretaris dat zij het wil overbrengen naar de gemeenten; aan de andere kant wil zij een landelijke aanbesteding, eerst van twee jaar en negen maanden, daarna steeds met een jaar te verlengen. Ik geef mevrouw Leijten gelijk: eerst kon het allemaal niet en nu kan het opeens allemaal wel. Ik denk dat het tijd is om aan te geven wat de staatssecretaris zich daarbij voorstelt. Daarover moeten wij helderheid krijgen.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik ben een beetje verbaasd dat de CDA-fractie het prima vindt dat de optie van decentralisatie op tafel ligt. Volgens mij moeten wij de discussie nu voeren over een goede aanbesteding. Wat moet daarbij gebeuren? Dat is duidelijk het eerste punt. Wij gaan toch niet voor 2016 of 2017 beslissen? Dan zitten wij hier helemaal niet meer; dan heeft de Kamer een andere samenstelling en dan moet men maar zien. Volgens mij hoeven wij geen rapporten te schrijven over of studies te doen naar de kansen die het heeft als het naar de gemeenten gaat, want wij moeten gewoon zorgen voor een goed aanbestedingsbestek. Is de CDA-fractie bereid om serieus te kijken naar een goed aanbestedingsbestek, met daarin een goede behartiging van patiënten- en cliëntenbelangen en goede voorwaarden voor de werknemers die het uitvoeren? Wij moeten gewoon alle wantoestanden die wij de afgelopen drie à vier jaar in de Kamer hebben besproken, oplossen.

Mevrouw **Joldersma** (CDA): Mevrouw Leijten zegt heel terecht dat wij hier over een paar jaar niet meer zitten; dat geldt zeker voor mij, want dit is alweer mijn laatste dag in de Kamer. Ik geef mevrouw Leijten helemaal gelijk in wat zij aangaf in haar betoog, namelijk dat de staatssecretaris eerst zei dat die aanbesteding helemaal niet kon. Wij kunnen het ook anders zien: de aanbesteding kan een kans zijn om te regelen wat zij de afgelopen jaren heeft willen regelen. Bij dezen roep ik de staatssecretaris op om de aanbesteding nu heel goed vorm te geven, met aandacht voor goede kwaliteitseisen, voor samenwerking met de ouderenorganisaties, voor de dingen die zijn gezegd over rolstoelfaciliteiten en voor alle door de betrokken organisaties geschetste opties en gedane aanbevelingen. Nu is er de mogelijkheid om die indicatie aan te scherpen.

Mevrouw **Leijten** (SP): Het debat van vandaag moet niet gaan over al dan niet decentraliseren, maar over een goed aanbestedingsbestek. Laten wij daar onze energie op richten. Laten wij de staatssecretaris en haar ambtenaren oproepen om niet de discussie te vervuilen met een mogelijke decentralisatie. Daar gaan wij in deze periode niet meer over. Wij gaan erover dat er nu een goed contract komt, waardoor wij de misstanden van de afgelopen jaren, zoals de lange wachttijden voor al die mensen, het niet komen opdagen van de vervoerder, de ritten die verdwijnen en noem maar op, oplossen. Laten wij daar onze energie in steken.

Mevrouw **Joldersma** (CDA): Ik ben het met mevrouw Leijten eens. Wij moeten er nu energie in steken om een goede aanbesteding te krijgen. Het moet op een goede manier via het bestek geregeld zijn en de desbetreffende organisaties moeten daarbij worden betrokken. Ik vind het niet verkeerd om naar de toekomst te kijken. Hoe wil je dit in de toekomst regelen? Ik zie best kansen, mede gezien de in het rapport beschreven nieuwe mogelijkheden en hetgeen op gemeentelijk niveau al is gerealiseerd. Daar zitten interessante opties tussen. Ik kom terug op het antwoord dat ik net aan de collega van GroenLinks heb gegeven: ik wil weten hoe de decentralisatie in de toekomst wordt vormgegeven. Het is nu nog wel heel erg vaag. Wat moeten wij ons daarbij voorstellen? Ik kan mij voorstellen dat decentralisatie kansen kan bieden, maar dat hoeft ons er niet van te weerhouden om te pleiten voor een goede aanbesteding op dit moment.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): Voorzitter. Afgelopen week reed ik op een provinciale weg met de auto achter een lijndienstbus. Deze was helemaal leeg. Daarachter reden twee busjes contractvervoer; ik weet niet of het leerlingvervoer of Wmo-vervoer was. Deze zaten helemaal vol. Ik was mij aan het voorbereiden op dit AO en dacht bij mezelf: dit zien wij heel veel in de praktijk; dit is waar het niet goed gaat. Ik heb een wat andere insteek gekozen dan sec het contract van Valys. Als wij hierover één keer per jaar een algemeen overleg hebben – daar lijkt het nu wel op – zou ik een andere aanvliegroute willen kiezen voor de discussie. Ik heb alle regelingen er nog eens bij gepakt: leerlingvervoer, regiotaxi, Wmo-vervoer, AWBZ- en WSW-vervoer, zittend ziekenvervoer en Valys. Dat zijn alle vormen van contract- en doelgroepvervoer. Bij elkaar opgeteld geven wij daar in Nederland ruim 1 mld. per jaar aan uit. Ter vergelijking: aan het reguliere ov per bus geven wij zo'n 100 mln. per jaar uit. Wij geven dus meer uit aan collectieve voorzieningen dan aan algemene voorzieningen, om in Wmo-termen te blijven. De lijn is als volgt. Je vraagt mensen om van een algemene voorziening gebruik te maken; als dat niet lukt, kunnen zij gebruikmaken van een collectieve voorziening en als het echt niet anders kan, staan hun individuele voorzieningen ter beschikking, die je op deze manier beschikbaar kunt houden. Wij hebben gezien dat iedereen langs elkaar heen werkt. De afgelopen jaren hebben provincies ongelooflijk veel geld uitgegeven aan het toegankelijk maken van hun bussen, maar via de gemeenten gaan heel veel mensen automatisch direct het contractvervoer in.

Ik ben mij er zeer van bewust dat niet iedereen de bus in kan, maar ik denk wel dat er veel meer mensen gebruik kunnen maken van het reguliere ov dan nu. Je moet dan wel anders gaan denken. Het gaat niet alleen om fysieke toegankelijkheid, maar ook om dienstverlening. Als mensen het moeilijk vinden om een bus in te gaan en te gaan zitten terwijl de bus al optrekt, zou een begeleider daarbij kunnen helpen. Dat is een andere manier van kijken. Op die manier houden wij het geld en de voorzieningen beschikbaar voor de mensen die niet anders kunnen. In dit land zijn er nu immers ook mensen die niet vervoerd kunnen worden. Dat steekt de

VVD-fractie. Wij hebben de voorzieningen op deze wijze niet goed met elkaar in lijn gebracht. Het contractvervoer was bedoeld als aanvullend openbaar vervoer. Je zou dus denken: we brengen mensen naar de bushalte. Het is echter verworden tot vervoer van deur tot deur. Het was bovendien bedoeld als tijdelijke optie, totdat het ov voor iedereen toegankelijk zou zijn geworden, maar het is verworden tot een zelfstandige vervoersstroom. De VVD-fractie heeft een motie ingediend om het regulier ov en de stations toegankelijk te maken. Dat zou in 2 030 maximaal en incidenteel 800 mln. kosten. Wij geven nu elk jaar 1 mld. uit aan contractvervoer. Wij vragen ons dus af of een en een niet twee zou kunnen worden. Wij realiseren ons echter dat de regie en de financiën van al die regelingen voor 70% bij de gemeenten liggen, terwijl het ov bij de provincies ligt. Wij zijn er wel van overtuigd dat het beter en goedkoper kan. Wij hebben ook goede voorbeelden gezien waarin regievoerders van provincie en gemeente met elkaar spreken. Ik roep de staatssecretaris ertoe op om daar meer richtbaarheid aan te geven omdat er heel goede voorbeelden zijn van de wijze waarop je daarin meters kunt maken.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik zit te wachten op een veel herkenbaarder geluid van de VVD-fractie, die er schande van sprak dat mensen te lang moesten wachten, dat zij bij klachten niet gehoord werden, dat ritten verdwenen, dat Connexion zijn taak niet goed uitvoerende in de controle op onderaannemers, dat daar zo veel geld bleef hangen. Ik heb het idee dat de VVD-fractie een debat voert met de verkeerde bewindspersoon, want zij zou haar eigen bewindspersoon, minister Schultz, moeten aanspreken op het gebrekkige openbaar vervoer, dat nu ook nog aanbesteed wordt in de grote steden, waarbij 40% van de dekking vervalft.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

Mevrouw **Leijten** (SP): Gaan wij het ook nog hebben over de mensen die deze vervoersvoorziening nodig hebben en die zonder deze voorziening achter de geraniums terechtkomen?

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): Gelukkig schrijf ik mijn eigen inbreng. Wij voeren hierover één keer per jaar een debat. Het gaat over mensen met een vervoersbehoefte, met een beperking. Als wij op dit pad doorgaan, kunnen wij die voorzieningen niet in stand houden. Als wij 1 mld. zouden uitgeven en heel Nederland dan stond te juichen, zou ik de laatste zijn om dat hier ter discussie te stellen, maar ook ik ontvang allerlei klachten. Ik denk dat mijn inbreng beter is als ik naar het hele systeem kijk. Ik moet mevrouw Leijten nageven dat er genoeg te bespreken is. Collega's hebben al een aantal klachten aangekaart. Ik realiseer mij dat de regie voor 70% bij de gemeente ligt; dat heb ik net aangekaart. Klachten over wachttijden bij het Wmo-vervoer vallen onder het loket van de wethouder.

Mevrouw **Leijten** (SP): In het verleden was de VVD-fractie een warm pleitbezorger van goed Valysvervoer omdat zij wist dat mensen die ervan afhankelijk zijn, daarmee op bezoek kunnen bij hun familie en kunnen deelnemen aan de samenleving. Nu hoor ik kille macrocijfers. Ik hoor een pleidooi van iemand die misschien niet zo veel in het openbaar vervoer komt. Als je ...

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

Mevrouw **Leijten** (SP): Als je in het openbaar vervoer komt, weet je hoe moeilijk het is als er geen begeleiding is op de trams en bussen.

De **voorzitter**: Mevrouw Leijten, ik had gevraagd om een korte vervolgvraag. U houdt een heel betoog.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik zou graag willen dat wij het hebben over Valys, over het contract dat verloopt, over de nieuwe aanbesteding. Dat is het onderwerp van het overleg van vandaag. Over het macrobudget moeten wij een keer goed spreken met de minister van I en M, die het openbaar vervoer in haar portefeuille heeft, want zij breekt het eerder af dan dat zij het een alternatief laat zijn voor Valysvervoer. Het zou de VVD-fractie sieren om in te gaan op het onderwerp «Valys en de toekomst van Valys».

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): Ik heb veel met het openbaar vervoer gereisd. De eerste 25 jaar van mijn leven had ik niet eens de beschikking over een auto. Ook de afgelopen jaren heb ik zeer regelmatig met het openbaar vervoer gereisd. Ik spreek dus uit eigen ervaring. De lege bus viel mij op toen ik in de auto zat, omdat ik niet elke dag in de auto zit. Ik spreek over de vervoersbehoefte van mensen en niet zoals de SP-fractie over het aanbod van voorzieningen. Als wij blijven denken vanuit het aanbod van voorzieningen, gaat er elk jaar 1 mld. van de begroting van VWS naar allerlei regelingen, terwijl sprake is van suboptimaliteit en mensen nog steeds klachten hebben. Ik ben teruggegaan naar de vervoersbehoefte van mensen en heb de mensen met een beperking als uitgangspunt genomen. Ik wil naar een betere samenleving. Dat doe je niet door voorzieningen in stand te houden als zij niet voorzien in de vervoersbehoefte.

De **voorzitter**: Ik wil vanaf nu echt korte interrupties en geen betogen. Ik merk op dat wij in de procedurevergadering expliciet hebben besloten om de minister van Infrastructuur en Milieu niet uit te nodigen. Dat is een expliciet besluit geweest.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): In de begroting van VWS is 1 mld. per jaar gereserveerd voor contractvervoer, alle regelingen bij elkaar opgeteld. Het is niet alleen de begroting van VWS, maar voor het grootste deel wel. Daarop concentreer ik mij in mijn bijdrage. Als de algemene voorzieningen goed zijn, kunnen de meeste mensen daarvan gebruikmaken. Als bijvoorbeeld de buslijnen beter benut worden, kan een heel dorp daarvan plezier hebben omdat die buslijnen niet opgeheven kunnen worden. Collectieve voorzieningen zoals het vraagafhankelijk vervoer zijn beter voor mensen die niet in het openbaar vervoer kunnen. Individuele voorzieningen zijn er voor mensen die deze echt nodig hebben.

De **voorzitter**: Ik vraag u om af te ronden.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): De VVD-fractie vindt dat het weer moet gaan om de vervoersbehoefte en niet om het verkokerde aanbod.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Ik heb goed geluisterd naar het betoog van mevrouw Venrooy. Ik probeer het van de zonzijde te zien. Als je voor 1 mld. het volledige ov kunt aanpassen, zoals mevrouw Venrooy zegt – ik waag dit te betwijfelen – waarom doen wij dat dan niet als de wiedereerga? Waarom vraagt mevrouw Venrooy dan niet aan haar partijgenoot van I en M om dit zo snel mogelijk te doen, in plaats van in stille devotie te wachten tot 2030? Ik weet niet hoe het haar vergaat; ik sta te popelen om iedere dag de trein in te stappen, maar het lukt gewoon niet.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): Dat is een terechte vraag. Ik realiseer mij dat niet iedereen met het reguliere openbaar vervoer zal kunnen reizen. Dat hoeft ook niet, want wij hebben een aanvullende set van voorzieningen gemaakt. De aanvullende voorzieningen verdringen nu

echter de reguliere voorzieningen. Ik vind het een goede vraag. Vanuit VWS gaat er bijna 1 mld. naar het ov en vanuit I en M gaat er bijna 800 mln. naar andere vervoersgerelateerde zaken. Ik kan mij voorstellen dat wij, als het beter en goedkoper kan, daarvoor een bedrag per jaar uitsparen. Als er in 2 030 800 mln. nodig is om de treinen die dan nog niet toegankelijk zijn voor mensen met een beperking, aan te passen, denk ik dat je dat bedrag met 1 mld. per jaar wel moet kunnen vrijspelen. Die vraag heb ik neergelegd bij de staatssecretaris. Ik denk dat wij door er in het groot naar te kijken meer meters kunnen maken voor de mensen die het echt nodig hebben.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Ik realiseer mij dat ik het kort moet houden en dat dit neigt naar een lang betoog, dus ik probeer mezelf te beperken. Het is heel kortzichtig om te zeggen dat wij nu zulk prachtig aanvullend openbaar vervoer hebben dat het openbaar vervoer als zodanig niet voor ieder mens in Nederland toegankelijk zou hoeven te zijn. Natuurlijk moet het reguliere openbaar vervoer in Nederland voor bijna iedereen toegankelijk zijn. Dat vinden wij mede op basis van het VN-verdrag. Mensen met beperkingen moeten gewoon van regulier openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Het aanvullend openbaar vervoer zou eigenlijk volstrekt overbodig moeten zijn. Zo simpel ligt het. Het is mij waarlijk een doorn in het oog dat het VN-verdrag nog steeds niet ondertekend is. Wil mevrouw Venrooy ook via haar kanalen proberen om dit als de wiede-weerga voor elkaar te krijgen? Zij is immers een coalitiepartner.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): Dat mijn betoog kortzichtig wordt genoemd, vind ik een beetje vreemd. Ik probeer juist een perspectief te schetsen dat verdergaat dan het jaarlijkse algemeen overleg dat een klaagzang is over wachttijden en slechte werkomstandigheden. Dat werp ik verre van mij. Volgens mij moeten wij niet zozeer kijken naar de fysieke verschijningsvorm van het openbaar vervoer, als wel naar de manier waarop mensen geholpen kunnen worden om op hun plek van bestemming te komen. Het maakt mij niet uit hoe de mensen vervoerd worden, als zij maar op die plek komen. Ik vind dat zo veel mogelijk mensen met het openbaar vervoer moeten gaan. Er is een mevrouw in Nederland die liggend vervoerd moet worden. Zij wordt nu niet vervoerd omdat de Valysonderneming zegt dat zij dit niet veilig kan doen. Met die 1 mld. hebben wij deze mevrouw dus nog steeds niet van A naar B geholpen. Ik denk dan bij mezelf dat er iets niet goed gaat. Wij moeten mensen zo veel mogelijk in het openbaar vervoer kunnen vervoeren. Als dit niet lukt, moet het via het collectief vraagafhankelijk vervoer kunnen, in welke verschijningsvorm dan ook. Als het echt niet lukt, moet er een individuele voorziening zijn. Dat is niet kortzichtig en daarvoor heb ik geen mensenrechtenverdrag nodig. Het is uitgaan van het individu, van gelijkwaardigheid en van maatwerk.

Mevrouw **Dijkstra** (D66): Voorzitter. Iedereen moet, ongeacht zijn beperkingen, een uitje kunnen maken, familie kunnen bezoeken, of een debat kunnen bijwonen in de Tweede Kamer. Alleen dan kun je volwaardig meedoen in de samenleving. Het liefst regelen wij het zo, dat het gewone openbaar vervoer voor elke Nederlander toegankelijk is – daarover werd net gesproken – en dat iedereen het openbaar vervoer kan bereiken. Dat is de stip op de horizon die wij steeds in het vizier moeten houden. Op dit moment is het openbaar vervoer nog niet volledig toegankelijk voor mensen met een beperking. Er zijn ook mensen die nooit van het ov gebruik kunnen maken; dat passeerde ook al even de revue. Met sommige zware rolstoelen kom je nu de trein niet in. De fractie van D66 wil dat voor die mensen het bovenregionaal vervoer goed geregeld is. Ik ben blij dat het kabinet werkt aan het toegankelijk maken van het ov, al mag dit van ons wel veel sneller gaan. Door een toeganke-

lijker ov is bovenregionaal gehandicaptenvervoer voor sommige mensen straks minder noodzakelijk, maar op dit moment is het voor mindervalide reizigers onduidelijk welke ov-voorzieningen voor hen toegankelijk zijn en waar precies de problemen zitten. Dit ontmoedigt het gebruik van het ov en van ketenritten, terwijl juist bij deze ritten het Valysvervoer en het ov op elkaar zouden moeten aansluiten, waardoor mensen veel meer kilometers kunnen reizen. Hoe gaat de staatssecretaris de informatievoorziening verbeteren en hoe maakt zij die informatievoorziening voor iedereen toegankelijk?

Ondanks verschillende moties en amendementen van de Kamer verlaagde de staatssecretaris het standaard persoonlijke kilometerbudget van 750 km naar 450 km. Daarvan zijn kwetsbare mensen nu de dupe. Volgens de staatssecretaris is het noodzakelijk omdat het budget anders wordt overschreden, maar er is nu geen fatsoenlijk alternatief voor deze mensen. Het ov is nog steeds niet goed toegankelijk en gedegen reisinformatie ontbreekt. Ziet de staatssecretaris dat probleem ook en is zij bereid haar maatregel te herzien?

Valysvervoer is momenteel een landelijke voorziening, maar de toegang daartoe is afhankelijk van gemeentelijke besluiten. Doordat gemeenten niet de financiële gevolgen voelen, zien we nu dat ze zich vaak ruimhartig gedragen. Ik vind dat een merkwaardige constructie, want het Rijk heeft geen instrumenten om de toegang tot Valys te beperken. Ik wil de staatssecretaris daarom vragen om landelijke criteria op te stellen, waardoor ze kan sturen op toegang tot Valys. Daarmee ontstaat financiële ruimte om het aantal kilometers te verhogen voor de mensen die echt niet in staat zijn om op een andere manier te reizen. Graag verneem ik hierop de reactie van de staatssecretaris.

De staatssecretaris schrijft dat zij wat dit betreft met de gemeenten de mogelijkheden gaat verkennen. Mocht zij zo veel overredingskracht hebben dat de gemeenten dat ook goed gaan oppakken, dan vraag ik haar of zij dan ook bereid is om weer te kijken naar een budgetverhoging, naar een verhoging van het aantal kilometers.

Tot slot de decentralisatie. Mijn fractie kan zich op zichzelf vinden in het voornemen van het kabinet om het Valysvervoer gemeentelijk te gaan regelen, want juist gemeenten hebben ervaring met het bevorderen van participatie en het leveren van maatwerk. Bovendien wil D66 dat mensen zo veel mogelijk bij één loket terechtkunnen. Volgens de staatssecretaris zijn gemeenten nu nog niet klaar voor deze overheveling. Dat blijkt ook, gezien de problemen die er op dit moment nog zijn met het Wmo-vervoer. Ze blijft tot minimaal 2016 werken met het aanbesteden van bovenregionaal vervoer op rijksniveau. Wat mij betreft ontbreekt echter een visie op de toekomst. Wanneer wil de staatssecretaris dat de gemeenten dan wel klaar zijn voor de overgang? Hoe gaat zij de gemeenten daarop voorbereiden? Gaat zij daarbij het Transitiebureau inzetten dat nu voor de overheveling van begeleiding wordt gebruikt? Kortom, hoe zit het met een concreet stappenplan?

Mevrouw **Joldersma** (CDA): Ik was blij dat mevrouw Dijkstra het punt van de ketenritten noemde, aangezien ik het zelf vergeten was in mijn bijdrage. Heeft zij echter een beeld gekregen van wat die ritten precies moeten gaan inhouden? Voor mij was het namelijk wat vaag. Ik ben benieuwd of mevrouw Dijkstra er een visie op heeft ontwikkeld of dat we de staatssecretaris zouden moeten vragen om hierover wat meer helderheid te geven.

Mevrouw **Dijkstra** (D66): Wat ik ervan begrepen heb, houden de ketenritten in dat er geen sprake is van vervoer van voordeur tot voordeur, maar dat je bij wijze van spreken wordt gebracht naar het station van waar je, als het allemaal goed geregeld is, de trein kunt nemen, en dat je vervolgens vanaf de plek van aankomst gebracht kan worden met

aangepast vervoer naar je bestemming. Dat is wat mij betreft de ketenrit. Daarom heb ik ook aan de staatssecretaris gevraagd om daarop nader in te gaan. Het is immers op dit moment eigenlijk al de bedoeling dat het zo gaat. In het eerdergenoemde rapport staan goede voorbeelden van wat er allemaal op gemeentelijk niveau wordt gedaan, maar hoe het nu landelijk geregeld wordt, is mij niet duidelijk.

De **voorzitter**: Dan is thans aan de orde het antwoord in eerste termijn van de staatssecretaris. Ik stel twee interrupties per woordvoerder voor. Dan kunnen we kijken hoe ver we komen.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Voorzitter. Ik ben blij dat we vandaag kunnen spreken over het doelgroepenvervoer en in het bijzonder over het bovenregionaal sociaalrecreatief vervoer voor mensen met mobiliteitsbeperkingen, met de bijnaam Valys. Zoals mevrouw Venrooy zei, betreft het 6% van de 1 mld. die het kabinet besteedt aan vervoer voor speciale doelgroepen. Dat is een investering naast die voor het openbaar vervoer. De doelstelling om dergelijk vervoer te hebben, is dat mensen met een beperking volwaardig kunnen meedoen in de samenleving. Ik spreek vandaag over dat deel dat mijn portefeuille raakt. Ik wil dan graag beginnen met in te gaan op de ratificatie van het VN-verdrag, aangezien die onder mijn verantwoordelijkheid valt. Voor de zomervakantie zal daarover in besluitvormende zin gesproken worden in het kabinet. Vooruitlopend daarop zijn er in het beleid van ook andere bewindspersonen al stappen gezet en tot uitvoering gebracht, onder anderen door de minister van Infrastructuur en Milieu. De Kamer kan haar op haar beleid daarover natuurlijk direct bevragen. Op de vragen die de Kamer daarover in dit algemeen overleg gesteld heeft, zal ik de antwoorden geven, voor zover ze door de hoogwaardige ambtenaar die ik mee heb gekregen, nu beantwoord kunnen worden. Anders zal ik ze inbrengen in het kabinet.

Het is de bedoeling dat het openbaar vervoer er is voor alle mensen. Desalniettemin zullen er altijd mensen zijn die door hun beperkingen geen gebruik zullen kunnen maken van het openbaar vervoer. Voor die mensen is bijvoorbeeld de voorziening Valys bedoeld. Waar het openbaar vervoer wel toegankelijk genoeg is, is Valys altijd bedoeld geweest om de schakel te zijn in de keten tussen de verschillende openbaarvervoervoorzieningen. Maar in de periode dat het openbaar vervoer niet goed toegankelijk was, is Valys ontwikkeld tot een eigenstandig vervoersaanbod. Daarnaast zijn er andere vormen van vervoer ontwikkeld, waardoor we nu zitten met een versnipperd aanbod voor verschillende doelgroepen dat zich verspreidt over alle verschillende gemeenten en provincies en over verschillende ministeries. Wanneer ik zeg oog te hebben op decentralisatie van het bovenregionaal vervoer, dan doe ik dat vanuit de visie dat binnen de Wmo de gemeenten de aangewezen bestuurslaag vormen. Zij kennen de burgers goed en kunnen in samenhang goed vervoer voor ze regelen in de gedachtegang van de Wmo. Ik zet mijn visie neer, net als mevrouw Dijkstra van D66 dat heeft gedaan, maar besluiten vallen altijd in overleg met het parlement. Dus dit is mijn visie. Dit is ook de samenhang die ik zoek in deze voorzieningen, maar decentralisatie als zodanig kent een veel hoger besluitvormingkader.

Wat betreft de maatregel die genomen is toen bleek dat het aantal aanvragen het budget van 60 mln. voor Valys oversteeg, heb ik gezegd dat ik het een betreurenswaardige noodzakelijke maatregel vond. Dat was de kaasschaaf en die doet altijd mensen tekort die het wel nodig hebben en blijft mensen erbinnen houden die eigenlijk een andere oplossing zouden kunnen vinden. Keuzes zijn veel belangrijker. Dat heb ik toen ook gezegd. De constellatie waarin Valys opereert, in de zin dat de gemeenten, al dan niet ruimhartig, maar in ieder geval op basis van hun eigen overwegingen, toegang kunnen verlenen, leidde er echter in combinatie met het

feit dat het budget op rijksniveau vastgezet is, toe dat er wat betreft degenen die de toegang verlenen en die daar criteria voor hadden ontwikkeld, zoals de parkeerkaart voor gehandicapten, een discrepantie is ontstaan. Ik had geen juridische mogelijkheden om onderscheid te maken tussen de mensen die nooit met het openbaar vervoer kunnen reizen en mensen die wat mij betreft best met het openbaar vervoer hadden kunnen reizen, maar die tussenschakels nodig hebben.

Het gaat hier om een maatregel die ik op de voor mij eerst mogelijke termijn zal invoeren. De eerste mogelijkheid die ik heb, is bij de nieuwe aanbesteding van Valys. Ik had best willen decentraliseren, maar met wat de gemeenten op dit moment allemaal al moeten doen, zie ik dat het verwerkingsvermogen van de lokale overheden op dit moment voldoende uitdaging kent. Het gaat in dit geval om een kleine doelgroep waar alle gemeenten mee te maken hebben. Er zijn er meer van. We noemen dat de kwetsbare doelgroepen. In het kader van de Wmo noem ik het de verhuisdoos met «fragiel» erop. We hebben de afgelopen jaren een tevredenheidscijfer van boven de 9 bereikt hiermee. Wat dat betreft leek het mij veel verstandiger om deze decentralisatie te laten wachten tot het moment dat ik met de hand op mijn hart kan zeggen dat de fragiele overdracht zorgvuldig kan plaatsvinden. Er was ook veel draagvlak voor om dat zo te doen.

Dat leidt ertoe dat er inderdaad moet worden aanbesteed. Die aanbesteding geeft weer enorme mogelijkheden. Ik noem de mogelijkheid om niet op basis van de laagste prijs aan te besteden, met dien verstande dat het budget beperkt is tot 60 mln., zijnde de 6% van de 1 mld. Het is ook absoluut niet de verwachting dat er meer geld voor tevoorschijn getoverd zal kunnen worden. Dus binnen dat op orde houden van het huishoudboekje zullen we met z'n allen de keuze moeten maken wie er wel en wie er niet voor in aanmerking komt en hoe degenen die Valys zullen kunnen blijven gebruiken, naar hun opvattingen het beste vervoer kunnen krijgen. Daarom zijn de belangenorganisaties zo ontzettend belangrijk op weg naar die aanbesteding. Even goed zullen we voor de mensen die geen gebruik meer zullen maken van Valys, na moeten gaan – mogelijk op gemeentelijk niveau – wat we voor hen kunnen betekenen. Dus beide routes moeten we verkennen als het gaat om de aanbesteding.

Ik keer even terug naar het moment waarop de kaasschaaf helaas in beeld kwam. Ik heb nog geen realisatiecijfers over 2012, behalve die van januari en februari. Er is iets minder gereisd. Gevraagd is of ik het budget ga verhogen. Het antwoord daarop is nee. Ik moet binnen de 60 mln. blijven. Verder is gevraagd of ik, wanneer het meevalt, wel bereid ben tot een herziening. Ik behoef niet te verdienen aan die maatregel. Dus als aan het einde van het jaar blijkt dat er geld op de plank is blijven liggen, dan kunnen we dat zeker bezien. De koers is om met de juridisch beste verdeling van het geld binnen het budget te blijven. Dat proberen we met de beste inzichten te doen.

Vervolgens kom ik te spreken over de inclusieve maatschappij en openbaar vervoer. Valys is altijd bedoeld geweest om een missing link te overbruggen. Het is heel belangrijk om zo eerlijk te zijn om te durven zeggen: daar gaan we naar terug, want daar was het ook voor bedoeld. Dat betekent tegelijkertijd dat de vraag wordt opgeroepen wat de huidige stand van zaken is rond dat openbaar vervoer. Over de stappen die gezet worden in het kader van de ratificatie van het VN-verdrag is er, naar ik meen, op 30 maart een brief naar de Kamer gestuurd. Daarin zijn heel concrete stappen beschreven, evenals de fases waarin het openbaar vervoer op niveau zal worden gebracht. Ook wordt het proces geschetst hoe het spoor toegankelijk kan worden gemaakt. Er is een plan van aanpak met flankerende maatregelen bijgevoegd als bijlage. NS zal op korte termijn assistentieverlening verbeteren.

Mevrouw Voortman heeft in dat verband gevraagd of alle treinen in 2013 rolstoeltoegankelijk zullen kunnen zijn. Treinen gaan ongeveer 30 jaar

mee. Nieuw materieel is op die toegankelijkheid toegerust. Dat betekent dat er dus sprake is van een inritsmodel. De komende jaren komen er nieuwe treinen die aan de desbetreffende voorwaarden zullen voldoen. Het kan dus niet allemaal in 2013 gerealiseerd worden, maar iedere mogelijkheid wordt wel aangegrepen om de rolstoeltoegankelijkheid te verwezenlijken.

Mevrouw Klijnsma en mevrouw Wiegman hebben gevraagd of die toegankelijkheid versneld kan worden gerealiseerd. Er is een tijdspad uitgezet, niet alleen voor treinen, maar ook voor trams, stations en haltes. Zoals ik al heb gezegd, kost het tijd vanwege de levensduur van het materieel. Met name door de aanpassing van haltes en eerdergenoemde materieelmaatregelen wordt er input voor geleverd.

Verder is gevraagd of ik bereid ben om die toegankelijkheid te helpen versnellen door dit aan te geven richting mijn collega. Welnu, haar ambtenaar zit nu bij dit algemeen overleg. Ik ga ervan uit dat zij sowieso het snelste tijdspad zal hebben gekozen, maar alle signalen die hier ingebracht worden gaan sowieso haar kant op.

Mevrouw Venrooy heeft gevraagd of de discussie als zodanig niet in een breder kader kan worden geplaatst. Ik begrijp dat we nu te maken hebben met het smalle kader van het bovenregionaal vervoer voor mensen met beperkingen, te weten 6% van het doelgroepenvervoer, maar mij spreekt het daarbij aan om de vraag te stellen of er niet sprake is van een versnipperde aanpak. Is dit nu de beste manier om 1 mld. te besteden? Ik vind dit dan ook een heel verstandige suggestie die ik graag mee zal nemen naar het kabinet. Het zou werkelijk jammer zijn om 1 mld. te investeren, terwijl als je het anders zou kunnen doen, dit de reden waarom je het moet investeren mogelijk voor een deel kan verhelpen. Dit laat overigens onverlet dat er altijd mensen zullen zijn die niet met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dus dat misverstand wil ik absoluut niet in de lucht laten hangen.

Mevrouw **Leijten** (SP): Mag ik die berekening van die 1 mld. zien?

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Met alle plezier, mevrouw Leijten.

Mevrouw **Leijten** (SP): Waar in de begroting van VWS wordt die 1 mld. uitgegeven?

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Het is een kabinetsbegroting.

Mevrouw **Leijten** (SP): Er is hier beweerd dat het de begroting van VWS was. Dus dat wil ik dan ook graag zien. Het komt nu zomaar als een duveltje uit een doosje. Het gaat in dit geval niet om Valys, want daarmee is 60 mln. gemoeid. Volgens mij betalen de gemeenten heel veel en zit er ook nog een deel onderwijs bij. Dus voordat we gaan spreken over dit soort bedragen, lijkt het mij zeer zinvol dat iedereen over dezelfde gegevens beschikt.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Ik herken dat getal uit het brancherapport.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): In het vuur van mijn betoog heb ik de naam VWS een aantal keren genoemd. Ik heb echter gekeken naar alle uitgaven rondom contracten voor doelgroepenvervoer. Die heb ik bij elkaar opgeteld en dan kom ik op 1 mld. Daarvan zit een deel in de VWS-begroting maar ook een deel in bijvoorbeeld het Gemeentefonds en anderszins.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Voorzitter. Dan kom ik op de brief die ik de Kamer op 27 maart 2012 heb gestuurd over de beleidsmatige uitgangspunten voor de aanbesteding die straks zal plaatsvinden. Waarom geldt de aanbesteding tot 2016? Die kan overigens iedere keer met een jaar verlengd worden. Het heeft voor een deel te maken gehad met de prijs-termijnverhouding. Hoe korter je een aanbesteding doet, hoe duurder het wordt. Dus dat is één aspect. Decentralisatie is een beleidsvisie en is dus niet een concreet afgesproken iets. Het kan pas als de Kamer er een uitspraak over heeft gedaan. De aanbesteding is dus sowieso voor een forsere periode gedaan. Lang genoeg om de verbeteringen in het openbaar vervoer op een zo zorgvuldige mogelijk manier te realiseren. Ik hecht eraan dat bij het opstellen van de criteria de belangengroepen zo veel mogelijk betrokken worden. Dat betekent dat hun signalen worden meegenomen. Bijvoorbeeld: kies voor de mensen die het echt nodig hebben. Een ander signaal is: als het ketenritten zijn, zorg dan dat er een veel betere communicatie is richting de mensen die op een station zitten te wachten. Er is ook over gesproken om voor mensen die niet kunnen deelnemen op deze manier en er dus buiten vallen, naar andere manieren van vervoer te kijken, bijvoorbeeld in samenwerking met gemeenten en vrijwilligers. Dus dat zijn de platforms waarmee we kunnen gaan kijken hoe we als samenleving hierop een antwoord kunnen geven, waar we als overheid op het huishoudboekje moeten letten omdat we 60 mln. beschikbaar hebben. Voor één groep betekent het dat we naar andere oplossingen zoeken. Dat betekent overigens niet dat we die mensen zomaar in de kou laten staan. Het is dus net even meer dan dat.

Op dit moment is er sprake van een heel brede en behoorlijk versnipperde verantwoordelijkheid, zoals ik al heb aangegeven in reactie op het voorstel van mevrouw Venrooy. Ik denk dat het een goed idee is om dit punt op kabinetsniveau te agenderen, waarbij mijn collega van Infrastructuur en Milieu daarin het grootste aandeel heeft.

Verder is gevraagd naar een concreet stappenplan voor de decentralisatie. Dat is een lastige vraag, aangezien die suggereert dat de decentralisatievoorbereidingen al afgerond zouden zijn, hetgeen echter niet zo is. De eerstvolgende stap die ik heb gezet, is het realiseren van de aanbesteding voor een behoorlijk lange termijn. Dat is een termijn waarin goed beleid kan worden gemaakt, ook ten aanzien van wat gemeenten al of niet beter kunnen doen.

Ik heb overleg met de belangenorganisaties over de beleidsmatige uitgangspunten. Die uitgangspunten zijn heel zorgvuldig op een rijtje gezet in mijn brief van 27 maart jl. en zullen onverkort terugkomen in het bestek dat wordt aangeboden aan de mogelijke aanbieders die er naar gaan dingen. Dat kan ik iedereen laten zien op het moment dat het openbaar gemaakt is.

Mevrouw **Leijten** (SP): De staatssecretaris heeft gezegd signalen mee te zullen nemen en ze heeft gezegd dat ze in gesprek is. Wanneer je voor een aanbesteding een bestek maakt, lijkt het mij zinvol dat er in plaats van «meenemen» sprake is van «meebesluiten» en dan niet alleen door de gebruikers, maar ook door de uitvoerders. Die kunnen namelijk heel goed meekijken of de eisen die in dat bestek gesteld worden, zijn toegeschreven naar bijvoorbeeld één grote aanbieder zoals Connexxion. Gaat het weer zoals de afgelopen keren is gebeurd, dus vanachter de tekentafel van een paar ambtenaren? Of wordt er nu aan tafel met de gebruikers en degenen die het uit moeten voeren gesproken over de praktische voorwaarden op basis waarvan het bestek wordt uitgeschreven? Dat is namelijk iets waarom we de afgelopen jaren telkens hebben gevraagd. De staatssecretaris is daar tot nu toe allesbehalve helder over in haar beantwoording. Meenemen is heel wat anders dan meebeslissen.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Het bestek moet op 6 juli klaar zijn. Op weg naar 6 juli hebben we al gesproken met de belangenorganisaties. Die hebben ook gevraagd om mee te mogen denken. Ze hebben daarbij ook gevraagd om het bestek in te mogen zien. We hebben ze uitgelegd dat dit niet kan omdat je een aanbestedingsplan niet kunt laten zien aan derden voordat degenen die er naar dingen het mogen inzien. Anders zou het de procedure vertroebelen. De belanghebbenden zitten aan de tekentafel. Dat geldt ook voor de marktpartijen die het moeten gaan uitvoeren. Dus ik probeer het grootst mogelijke draagvlak te creëren door ervoor te zorgen dat alle inbrengende die de afgelopen jaren zijn geleverd op dit lastige dossier in deze aanbesteding goed worden meegenomen.

Mevrouw **Leijten** (SP): Het is gewoon niet waar dat je niet mag meekijken en niet mag meepraten over besteisen. Als het gaat om bijvoorbeeld de Wmo kunnen gemeenteraden bestekken gewoon amenderen. Het is dus gewoon niet waar. We hebben wat mij betreft dan ook een probleem als het op die manier, zo eng, wordt opgevat. Als je puur het concurrentie-model volgt – dat doet de staatssecretaris – dan mag je inderdaad vooraf niets publiceren of overleggen, maar dat is helemaal niet hoe het hoeft te gaan. Ik vraag de staatssecretaris dan ook om nog eens duidelijk op een rij te zetten hoe zij dat gaat doen met die aanbesteding. Laat niet alleen de adviezen vooraf gelden, maar laat ook de deelnemers en de uitvoerders bekijken of het bestek goed in elkaar zit. Daarna kan er gedongen worden en komt er een prijs tot stand. Het is helemaal niet bezwaarlijk als de voorwaarden die worden geschetst in het bestek, vooraf bekend zijn en dat er over wordt onderhandeld.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Zoals ik net al zei en ik ook in de brief heb gesteld: de aanbesteding vindt plaats om de dienstverlening tot maximale tevredenheid van cliënten te laten zijn en om het de uitvoerders maximaal mogelijk te maken om hun werk goed te doen. Dat betekent dat het bestek tot stand komt in het allernauwste overleg met hen en dat hun inbreng daarin onverkort zal worden opgenomen. Ze zitten aan de tekentafel. De interpretatie over de korte tijd die er zit tussen een gezamenlijk plan en een bestek, doet er helemaal niet toe. Op weg naar dat bestek zitten juist de gebruikers en de uitvoerders aan tafel.

In het nieuwe bestek zitten in ieder geval knoppen om in overleg met de gemeenten de verstrekking van de Wmo-pasjes aan te scherpen, teneinde de perverse prikkel waar we nu last van hebben op dit punt eruit te halen. Daarover loopt het overleg met de VNG nu.

Dan de nadere criteria voor toegang. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor die toegang. Ik heb geen mogelijkheden om dit op die moment te wijzigen. Gevraagd is of ik bereid ben te komen tot landelijke criteria. Samen met de gemeenten kijk ik hoe zij de toegangseisen kunnen verscherpen. Dat zou je landelijke criteria kunnen noemen. Het kunnen uniforme criteria zijn, maar ik zou niet als Rijk criteria willen opleggen. Ik wil nu niet vooruitlopen op de gesprekken met de gemeenten, maar we hebben daarin wel hetzelfde doel. Zeker als je op termijn te maken hebt met een één budget, is het ook voor een gemeente buitengewoon vervelend om teveel pasjes te hebben afgegeven. Dus daar zullen we samen uit moeten komen.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Ik wil het traject met betrekking tot de aanbesteding even heel helder voor ogen hebben. De staatssecretaris zegt nu dat op 6 juli het bestek gereed is en dat dit in nauwe samenspraak met belanghebbenden en uitvoerders tot stand komt. Dus ze krijgen ook inzage in het bestek, zodanig dat we een heel goed bestek krijgen waarop we de aanbesteding goed kunnen enten. Dat kan ook heel goed, want ik

heb zelf ook een beetje ervaring met aanbestedingen voor aanvullend openbaar vervoer. Op 1 april 2013 wordt de aanbesteding gestalte gegeven. Daar zitten de kwaliteitseisen dan heel stevig in, terwijl het indiceren aan de poort eenduidig en uniform zal zijn, zodat er dan bespaard kan worden op de 60 mln. die de staatssecretaris nu onder haar beheer heeft voor dit begrotingsonderdeel. Als je aan de poort goed selecteert, kan je verdienen en kan het aantal kilometers voor individuen omhoog van 450 km naar het aantal kilometers dat overeenkomt met wat je hebt verdiend. Ik hoop dat de staatssecretaris dat kan bevestigen. Op 1 januari 2016 is de huidige aanbesteding voorbij. Dan kan de staatssecretaris die nog met een jaar verlengen, of twee keer met een jaar. Dus op z'n vroegst krijgen we per 1 januari 2016 de discussie over al dan niet decentraliseren. Klopt dat?

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Het eerste deel dat u aangeeft, klopt helemaal, behalve dat ik geen centrale indicatieprocedure zal inrichten. Wel zal ik samen met de gemeenten en de gebruikers kijken wie in aanmerking komt voor bovenregionaal sociaalrecreatief vervoer om binnen die 60 mln. te kunnen blijven. Vanuit alle groeperingen is aangegeven dat dit betekent dat er keuzes gemaakt zullen moeten worden. Over die keuzes zullen we het eens moeten worden en die moeten overal eerlijk op dezelfde manier worden toegepast. Dat is iets anders dan een landelijke indicatieprocedure.

Dan de vraag: wanneer decentraliseren? Dat is een heel ander verhaal. 2016 is ruim gekozen. In de toekomst moet wel op enig moment bekeken worden of ook dit onderdeel onder de Wmo kan vallen. Ik heb dat nu niet op de agenda gezet en het parlement ook niet. Dus wat mij betreft mag dat op enig moment, maar het is niet zo dat ik een bepaalde agenda heb, in de zin dat ik dat aanvullend zou willen decentraliseren.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Er komt dus geen eenduidige indicatiestelling voor Valys, voor deze vorm van aanvullend openbaar vervoer. Dus dat betekent ook dat we wederom aan de poort misschien mensen zullen krijgen die ten onrechte gebruikmaken van Valys en we daarmee de mensen die deze vorm van openbaar vervoer ontzettend hard nodig hebben, depriveren; ze krijgen dus gewoon minder kilometers omdat aan de poort niet goed wordt geselecteerd. Ik ben daar verdrietig over. Verder constateer ik dat de staatssecretaris oprecht niet weet wanneer er gedecentraliseerd gaat worden en of er gedecentraliseerd gaat worden.

Staatssecretaris Veldhuijzen van Zanten-Hyllner:

Over de beeldvorming dat ik een decentralisatie van plan ben door te voeren, heb ik gezegd: nee. Het is wel mijn visie dat dit een goed idee zou zijn, maar dat is wel iets wat ik wil bekijken in overleg met de belangengroepen en de gemeenten. U weet zelf dat het grote merendeel van de mensen heeft gezegd: het idee als zodanig is prima, maar het is altijd zo'n onrustig dossier geweest, laten we dat nu alsjeblieft niet doen. En daar heb ik naar geluisterd. Daarom heb ik gezegd dat het geen goed idee is om dat nu te doen. Ik heb er ook helemaal geen haast mee om dat te doen. Zolang het op deze manier goed gaat denk ik: laten we nu geen problemen maken waar ze er niet zijn. Er lopen op dit moment nogal wat decentralisaties. Op het moment dat die hun bestek hebben gekregen en ze bezonken zijn, kan ik mij heel goed voorstellen dat er een natuurlijk moment komt dat dit punt wel op de agenda komt te staan.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Dan is volgens mij dat balletje dat over decentralisering is opgegooid, een beetje een loos balletje. Ik wil nog even terugkomen op de toegang aan de voorkant. Er zijn gemeenten, zoals de gemeente Den Haag, die alle inwoners van 70 jaar en ouder in aanmerking laten komen voor Wmo-vervoer. Als iemand daarvoor in

aanmerking komt, komt hij ook in aanmerking voor Valysvervoer. Begrijp ik goed dat de staatssecretaris dat soort dingen niet meer wil, zodat er meer ruimte overblijft voor mensen die dat vervoer echt nodig hebben?

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Ja, dat vind ik ook. Er zijn nu twee groepen mensen die gebruikmaken van Valys. De eerste groep betreft mensen die nooit met het openbaar vervoer zullen kunnen reizen. Voor hen is het echt bestemd. Je kunt vaststellen waarom je zo iemand levenslang, levensbreed een indicatie kunt geven. Die hebben zij nu ook. Daar blijft het Valysvervoer voor bedoeld. Er is ook een andere groep – daarover gaan wij in overleg met de gemeenten en de gebruikers – waarvoor ook andere mogelijkheden zijn, die voor de ketenritten in aanmerking komt. Op die manier kunnen wij met het beperkte budget dat wij hebben de voorziening in stand houden voor de mensen die deze echt nodig hebben.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Aan discussies over mensen die het echt nodig hebben, heb ik niet zulke goede herinneringen. Wat mij betreft is leeftijd op zich geen criterium. Leeftijd maakt niet dat je per definitie een dergelijke voorziening nodig hebt. Dat is het enige punt dat gewoon duidelijk is. Wil de staatssecretaris bevestigen dat puur het feit dat iemand 70 is, geen reden is om in aanmerking te komen voor deze vorm van vervoer? De opmerking «wie het echt nodig heeft» vind ik iets te vaag.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Iemand van 70 die verder recht van lijf en leden is, kan volgens mij als hij naar het station wordt gebracht prima met de trein reizen.

Mevrouw **Joldersma** (CDA): Mevrouw Klijnsma heeft volgens mij net proberen samen te vatten wat de staatssecretaris zei en de staatssecretaris heeft daarop gereageerd. Ik hoor echter wel heel veel «als dit, dan dat». De staatssecretaris zegt dat zij in gesprek gaat met de gemeenten en dat als zij aan het eind van het jaar kilometers overhoudt, zij er bij iedereen een beetje bovenop gaat doen. Ik heb er in dit debat toch wel heel erg behoefte aan om een beetje realistisch te blijven. Zij gaat geen landelijke indicatiecriteria opstellen. Zij gaat in gesprek, maar zij weet nog niet wat eruit komt. Ik vind dat wij een aantal dingen moeten afspreken. Ik vraag de staatssecretaris om de Kamer te melden wat er uit die gesprekken is gekomen. Wij moeten niet in het idee gaan geloven dat er wel weer kilometers bij zullen komen. Als ik kijk hoeveel mensen straks nog gebruik moeten maken van Valys en zie dat het aantal toekenningen van een pas toeneemt, zie ik het nog niet gebeuren dat het budget wordt verhoogd van bijvoorbeeld 450 naar 500 km.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Voordat er onduidelijkheden gaan ontstaan die volstrekt niet nodig zijn, wil ik helder maken dat het budget 60 mln. bedraagt. Laat dat heel duidelijk zijn. Er waren te veel pashouders om het aantal kilometers dat wij toekenden, vast te houden. Er was geen juridisch instrumentarium om te bepalen wie er wel en wie er niet voor in aanmerking komt. Dat zou ik het liefst hebben gedaan. Dat doe ik straks ook in de nieuwe aanbesteding voor het vervoer per 1 januari 2013. Als ik dit jaar merk dat er geld beschikbaar is om het aantal kilometers dat die mensen kunnen reizen op te hogen, doe ik dat natuurlijk. Ik hoef immers ook niet over te houden aan die 60 mln. Het zijn twee verschillende dingen.

Er is een maatregel voor de korte termijn genomen. Dat is niet de maatregel die ik het liefst zou willen, maar de enige die ik kon nemen. Daar zit ik mee. Ik had het ook liever anders gedaan. Mevrouw Dijkstra vroeg wat ik doe als blijkt dat die maatregel te scherp is uitgevallen, als blijkt dat er van die 60 mln. geld overblijft. Nou, dan probeer ik dat geld

natuurlijk weer voor die mensen in te zetten. Er is inderdaad een onzekerheid, maar het is een prettige onzekerheid. Het enige wat er kan gebeuren, is dat de mensen er misschien wat bij krijgen in november of december, als wij dat kunnen overzien. Het lijkt mij dat niemand daar bezwaar tegen kan hebben. Alle andere dingen zijn zekerheden die gebonden zijn aan de juridische termijn van een aanbesteding en aan één bedrag, het bedrag van 60 mln.

Mevrouw **Joldersma** (CDA): Het is mij duidelijk dat het bedrag van 60 mln. de harde grens is. Er kan echter straks ook blijken dat gemeenten meer pasjes hebben uitgegeven en dat er dus meer mensen een beroep op Valys hebben gedaan, dus dat binnen die 60 mln. het aantal kilometers naar beneden moet worden bijgesteld. Ik vind dat de staatssecretaris er wel erg op hoopt dat het gesprek met de gemeenten goed verloopt. Zij kan niets anders dan met gemeenten in gesprek gaan. Ik zie nog niet voor mij hoe zij de indicatie wil aanscherpen in de aanbesteding.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Het zijn niet alleen de gemeenten die ik ervan moet overtuigen dat deze keuze gaat tussen de mensen die het Valysvervoer echt nodig hebben en de mensen die het niet nodig hebben. Mevrouw Voortman noemde net het voorbeeld dat mensen alleen op basis van leeftijd een pasje krijgen. Dat is een breed gedragen overtuiging. Dit zeggen de belangenorganisaties ook. Hier gaan wij natuurlijk instrumentarium voor ontwikkelen op grond waarvan wij weten welke mensen wij een pas kunnen geven. Er zijn mensen die niet van deur naar deur vervoerd hoeven te worden, maar van een ketenrit gebruik kunnen maken. Een ketenrit is alleen maar van huis naar de bushalte of naar de trein. De trein is gewoon hun openbaar vervoer. Zij zullen veel meer kilometers kunnen reizen dan zij nu konden reizen, doordat zij alleen maar op die kleine stukjes bovenregionaal vervoer nodig hebben. Dat is dus een verruiming.

Mevrouw **Dijkstra** (D66): De staatssecretaris zegt dat zij bij de aanbesteding gaat regelen dat er criteria zijn, dat de toegang wordt beperkt. Tegelijkertijd zegt zij echter dat zij geen landelijke criteria gaat hanteren. Ik zal wel heel dom zijn, maar ik begrijp dit niet.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Er zijn nu landelijke criteria. Er is een bureau voor mensen die in aanmerking komen voor het hoge kilometerbudget voor Valys. Argonaut geeft die mensen een indicatie voor het hoge kilometeraantal. Bij de aanbesteding zullen de mensen met een hoog kilometerbudget – dat is een outcomecriterium van een weging van het feit dat zij het echt nodig hebben – dat naar mijn stellige overtuiging houden.

Mevrouw **Dijkstra** (D66): Maar het gaat nu juist over die andere groep.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Voor de mensen met een laag kilometerbudget zullen wij in eerste instantie kijken naar de ketenrit. Dit is ook het voorstel van de belangengroepen.

Mevrouw **Dijkstra** (D66): Maar er wordt dus niet naar de toegang gekeken?

De **voorzitter**: Volgens mij is er wat onduidelijkheid over de toegang tot de lage kilometerbudgetten. Ik stel voor dat de staatssecretaris bij dat punt begint en dan met haar betoog verder gaat.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: De mensen met een hoog kilometerbudget houden dit. Er zijn nu een heleboel mensen met

een laag kilometerbudget. Daar kunnen wij twee dingen mee doen. Ik kan zorgen voor de ketenrit, binnen de mogelijkheden die ik heb. De gemeenten kunnen ervoor zorgen dat zij zuiniger omgaan met het erin toestemmen dat iemand van de ketenrit gebruikmaakt. Als je daar van die twee kanten aan werkt en je weet hoeveel geld je uit te geven hebt, moet je daarop uitkomen. Zo zit het.

Mevrouw **Dijkstra** (D66): Ik wil er zo graag uitkomen. Volgens mij willen wij dat allemaal heel graag.

De **voorzitter**: U mag nog één vraag stellen hierover, mevrouw Dijkstra. Daarna gaan wij verder.

Mevrouw **Dijkstra** (D66): Ik wil nog één vraag stellen, gewoon voor de duidelijkheid. Het gaat om de toegang. Wij hebben vastgesteld dat gemeenten heel makkelijk vervoerspasjes afgeven. Iemand die een voorziening in de Wmo heeft, krijgt dan per definitie een Valyspas. Daar willen wij vanaf, want dat is lang niet altijd nodig. Je kunt toch heel makkelijk landelijk criteria vaststellen, zodat gemeenten daar niet meer over hoeven na te denken? Zij weten dan precies wie er toegang kan worden verleend. Als minder mensen toegang hebben, kunnen de mensen die Valys nodig hebben, er meer gebruik van maken. Ik wil dit even los zien van de ketenritten.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Ik wil niet vooruitlopen op de uitkomst van het gesprek met de gemeenten. Je kunt je voorstellen dat de gemeenten toen zij de toegang tot Valys mogelijk moesten maken, gebruik hebben gemaakt van het instrumentarium dat zij al hadden. Dat waren de Wmo-pas en de gehandicaptenparkeerpas. Er is gebleken dat dit instrumentarium niet nauwkeurig genoeg was. Dat betekent dat wij er op gemeentelijk niveau, dus aan de voorkant, voor moeten zorgen dat er een verfijnder instrument komt voor de lage kilometerbudgetten. Wij moeten ervoor zorgen dat de toegang tot de ketenritten aan de voorkant wordt beperkt en dat niet alle drie de doelgroepen die nu toegang hebben tot Valys op grond van een pas die voor iets anders is, op basis daarvan ook toegang krijgen tot het bovenregionaal vervoer zoals hier is bedoeld. Er komt dus een filter tussen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij nu verdergaan. De leden kunnen eventueel in tweede termijn terugkomen op dit onderwerp.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Ik ga weer even terug naar de criteria in het aanbestedingsbestek. Er is mij gevraagd of ik bereid ben om verplicht te stellen dat een taxibedrijf een keurmerk heeft. Er moeten zeker kwaliteitseisen worden gesteld. Het keurmerk van de taxi's zal hier zeker deel van uitmaken. De kwaliteit van de dienstverlening is echter niet altijd direct afhankelijk van een keurmerk, en die weeg ik heel zwaar mee. Dat betekent dat er instrumenten moeten zijn om de cliënttevredenheid te kunnen meewegen, ook als een taxibedrijf een keurmerk heeft. Ik ga voor beide zaken criteria opnemen in het aanbestedingsbudget.

Mevrouw Joldersma heeft gevraagd of er meer flankerende maatregelen mogelijk zijn om de indicatie aan te scherpen. Volgens mij ben ik daar net uitgebreid op ingegaan. Laat ik dat maar niet herhalen.

Er is gevraagd hoe de informatievoorziening wordt verbeterd. Ik ben het ermee eens dat de informatievoorziening moet worden verbeterd. Daar hebben wij een intensief overleg over gehad. Er is gedacht aan het gebruiken van verschillende nummers. Er is opgemerkt dat de nummers die moeten worden gebeld om een taxirit af te spreken, heel duur zijn. Daar willen wij ook vanaf. Wij zijn aan het nadenken over wat de beste

communicatie is. Je kunt bijvoorbeeld aan 06-nummers denken, zodat mensen zo iets goed kunnen horen en beluisteren. Dan is veel directere communicatie mogelijk als een chauffeur te laat komt of een cliënt eerder weg wil of iets dergelijks. Daar zijn wij intensief mee bezig. Er is gevraagd waarom niet jaarlijks het budget wordt geïndexeerd met salarissen van de chauffeurs. Daar heb ik geen middelen voor. Ik heb 60 mln. en dat is wat ik heb.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Wat betekent dat dan? Je hebt elk jaar een vast bedrag, maar de lonen stijgen. Betekent dit dat er minder chauffeurs worden aangenomen?

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: De normale indexering van de lonen wordt altijd meegenomen. Dat gaat automatisch. Daarbuiten kan ik niet meebewegen. Ik kan niet ook nog apart afspraken faciliteren die aanbieders met hun chauffeurs maken.

Er is gevraagd of ik bereid ben om het budget te verhogen. Ik heb al gezegd dat ik niet aan de maatregel hoeft te verdienen. Als blijkt dat er budget overblijft, zie ik de hele maatregel opnieuw. Dat hoeft geen jaar te duren.

Er is een oproep gedaan om meer ruchtbaarheid te geven aan goede voorbeelden. Daar zijn wij zeker mee bezig. Dat is ook een initiatief van de minister van Infrastructuur en Milieu, als ik mij goed in haar dossier verplaats. Ik heb zelf in januari een brief aan de Kamer gestuurd naar aanleiding van het rapport van het KpVV. Daar zitten die voorbeelden in. In mei is er een bijeenkomst over dit rapport, om de best practices daaruit uit te venten.

Een ander punt betreft de maatwerkoplossingen. Ik herinner mij twee gevallen waarin mij gevraagd is naar één individuele cliënt van Valys die niet kon worden vervoerd. Die mevrouw kan inmiddels wel veilig worden vervoerd. Er is heel veel inzet geweest, ook op heel technisch niveau, van diverse betrokkenen hier.

Indertijd hebben de fracties van de VVD en de PVV vragen gesteld over het vastzetten van rolstoelen. Wij hebben inmiddels achterhaald dat het niet zozeer gaat om het ontbreken van vastzetogen aan nieuwe rolstoelen, als wel dat chauffeurs vaak niet weten waar die vastzetogen zitten en waar de vastzetpunten in de busjes zitten. Als je duidelijk aangeeft waar die zitten, is het probleem opgelost. Dat hoeft niets te kosten. Het is dus niet nodig om aan alle rolstoelen vastzetogen te zetten. Dit is een budgetneutrale veiligheidsverbetering. Daarmee heb ik alle toezeggingen uit het vorige algemeen overleg behandeld.

De **voorzitter**: Ik stel in de tweede termijn een spreektijd voor van maximaal twee minuten per fractie.

Mevrouw **Leijten** (SP): Voorzitter, ik ga mijn best doen. Eigenlijk heeft de beantwoording van de staatssecretaris bij mij meer vragen opgeroepen dan antwoorden opgeleverd.

Dat het systeem van ketenritten faalt, komt doordat mensen Valysvervoer mogen aanvragen voor ritten van meer dan vijf ov-zones, dus gemiddeld meer dan 22 km. Als je naar het station wilt om, hopelijk, op tijd te zijn voor de trein en dan in de plaats van aankomst weer vervoerd wilt worden, in de hoop dat je niet een uur hoeft te wachten op het aansluitend vervoer, zegt Valys: u moet bij de gemeente zijn. Waarom lukt het dan niet? Omdat een persoon alleen in de gemeente waar hij woont naar het station kan worden gebracht, maar in de gemeente waar hij aankomt geen beroep kan doen op gemeentelijk vervoer omdat hij daar niet woont. Daarom wordt ketenvervoer niet gerealiseerd. Los dat dan op, is mijn oproep.

Maar nee, we gaan afspraken maken en we gaan dingen onderzoeken. Ik vind het echt jammer dat onze makers zijn wegbezuinigd, want die namen nog weleens Kamerleden een dag mee in een rolstoel in het openbaar vervoer. Nou, dan weet je direct hoe hard het nodig is dat er betere afspraken worden gemaakt. Het ziet er misschien op papier goed uit, maar het wordt niet waargemaakt.

De toegang zou bepaald worden door gemeenten. Wat een flauwekul! Er zijn drie zaken op basis waarvan je toegang kunt krijgen tot Valysvervoer, namelijk een gehandicaptenparkeerkaart, een OV-Begeleiderskaart en een Wmo-voorziening en boven de 70 zijn. Naar het laatste zouden wij moeten kijken. De gemeente bepaalt echter niet of iemand toegang heeft. Het principe dat je een beroep moet doen op de Wmo en boven de 70 moet zijn, bepaalt dat je toegang hebt. In gesprek gaan met de gemeenten heeft weinig zin.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik ga nu nog in op het bestek. Het bestek gaat niet over de toegang. Dat gaat over de voorwaarden waarop een vervoerder vervoert, bijvoorbeeld welke kwaliteitseisen daaraan worden gesteld. Ik heb nog geen steeds geen antwoord op mijn vraag of er inspraak is in het bestek door vervoerders of vervoersorganisaties en gebruikers. Dat zouden wij moeten regelen. Ik moet maar een motie indienen, want ik heb het drie keer gevraagd en ik krijg geen antwoord.

De **voorzitter**: U moet nu echt afronden.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik wil ook graag weten of de staatssecretaris de uitzending van ZEMBLA heeft gezien, waarin duidelijk werd dat het regiovervoer niet zo prettig en niet zo veilig is voor mensen die erop zijn aangewezen. Op basis waarvan heeft zij er alle vertrouwen in dat gemeenten dit in de toekomst goed zullen doen? Of is nu het decentralisatiebesluit van tafel?

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Voorzitter. Ik constateer dat het kabinet de aanpassing van het reguliere openbaar vervoer niet wil versnellen. Ik constateer dat het kabinet de aanbesteding voor het aanvullend openbaar vervoer per 1 april 2013 gestalte wil geven, in elk geval voor twee jaar en negen maanden, dus dat decentralisatie op dit moment van tafel is. Daar hoeven wij dus niet over te praten. Dat is handig. Ik constateer dat als er uniforme indicering komt voor een Valyspas – daar ga ik een motie over indienen, want dat lijkt mij heel erg wezenlijk – en dat als erop wordt inverdiend, het geld dat overblijft weer teruggaat naar de mensen die deze kilometers broodnodig hebben. Dat lijkt mij essentieel. Dit is wat ik uit dit debat haal. De staatssecretaris wil ook uniforme indicering, dus dat treft enorm.

Ik heb nog een punt namens de fractie van de ChristenUnie: ik constateer dat de ratificatie van het VN-verdrag voor de zomer plaatsvindt, want dan wordt het in het kabinet besproken.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de constatering van mevrouw Klijnsma. Wat betreft de landelijke criteria, wordt het niet helderder. Ik sluit mij aan bij wat mevrouw Leijten daarover heeft gezegd.

Ik heb gevraagd of de staatssecretaris mijn standpunt deelt dat partijen die op basis van de aanbesteding de opdracht krijgen, per definitie moeten voldoen aan het keurmerk van het Sociaal Fonds Taxi. Ik heb ook gevraagd wat zij ervan vindt dat mensen soms een heel duur telefoonnummer moeten bellen. Ik hoor net dat zij daarop al heeft gereageerd. Dat heb ik dan kennelijk gemist, waarvoor mijn excuses.

Uit de stukken begrijp ik dat er echt wordt bewogen naar decentraliseren. De staatssecretaris heeft hier aangegeven dat dit nog te bezien is. Ik wil er graag nog wat meer duidelijkheid over of zij dat nu wel of niet van plan is. Ik heb nog een aantal vragen over de rolstoeltoegankelijkheid van treinen. De staatssecretaris zegt dat daaraan wordt gewerkt. Wordt er dan niet alleen gekeken of mensen die trein in kunnen komen, maar ook naar de manier waarop dat gaat? Ik hoorde in de schorsing van mensen op de publieke tribune dat als je met de trein gaat, je op zo'n balkon staat. Dan sta je op de tocht. De begeleiding is ook heel beperkt. Als je iets overkomt, is er niemand die iets kan doen. Al dat soort dingen zijn belangrijk om het bovenregionaal vervoer echt de missing link met het openbaar vervoer te kunnen laten worden. Eerst moet het openbaar vervoer echt helemaal goed worden geregeld. Dan pas kan het bovenregionaal vervoer echt de missing link worden.

Mevrouw **Joldersma** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden. De CDA-fractie deelt haar visie inzake decentralisatie en de wijze waarop zij wil kijken naar het bovenregionaal vervoer. Ik vond het mooi dat zij zei dat wij als samenleving antwoord moeten geven op een aantal vragen. Wat ik nog mis, is dat aan die visie handen en voeten worden gegeven. Wij moeten daar immers concreet mee aan de slag. De staatssecretaris heeft een aantal onzekerheden benoemd. Als ik het goed begrijp, wil zij een soort filter inbouwen voor de huidige gemeentelijke indicatiecriteria. Over dat filter moet duidelijkheid komen in het gesprek met de gemeenten. Als dat gesprek met de gemeenten heeft plaatsgevonden, voor de ingewikkelde onderhandelingen over het bestek, moet de Kamer daar een soort terugkoppeling van krijgen. De CDA-fractie wil voorkomen dat wij die decentralisatie op dezelfde manier gaan doen als tot nu toe steeds met Valys is gebeurd: steeds weer met een jaar verlengen. Het lijkt ons goed als er een moment wordt vastgesteld waarop de beslissing of het gedecentraliseerd moet worden of niet, wordt genomen. Zoals ik het nu begrijp, wordt er aanbesteed voor de periode 1 april 2013 tot en met 31 december 2015. De contracten kunnen elke keer met een jaar verlengd worden. Ik denk wel dat er een moment moet zijn waarop er duidelijkheid moet komen over hoe het in de toekomst gaat gebeuren.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden. Ik laat het debat nog even voor mijn geestesoog passeren. Ik merk dat collega's hier aan tafel het kil en zakelijk noemen. Ik vind het echter heel sociaal om te bekijken of mensen gebruik kunnen maken van reguliere voorzieningen. Daarvoor is het nodig om op een andere manier te kijken naar mensen en hun vervoersbehoeften. Ik constateer – dat heb ik ook opgeschreven, met vreugde – dat mevrouw Klijnsma in een interruptie zei dat zij een goede selectie aan de poort wil, dat zij inverdieneffecten wil en dat zij meer kilometers wil voor mensen die wel in de regeling komen. Dat is exact de portee van mijn bijdrage in eerste termijn. Ik heb dus eigenlijk wel goede hoop overgehouden aan dit debat.

De VVD-fractie vindt dat er algemene voorzieningen, collectieve voorzieningen en individuele voorzieningen moeten zijn. Wij zijn heel blij dat er voor die mevrouw over wie de staatssecretaris sprak uiteindelijk een oplossing is gekomen. Zo hoort het ook als je vanuit de mensen denkt in plaats van vanuit de voorzieningen.

Wij zien dat er nog steeds meer geld naar de collectieve voorzieningen gaat, vanuit verschillende begrotingen zeg ik daarbij, dan naar de algemene voorzieningen. Wij zijn wel heel blij met de toezegging van de staatssecretaris dat zij ook in het kabinet gaat spreken over het doelgroepenvervoer en het contractvervoer. Is het mogelijk om hierbij een termijn te noemen? Wij hebben elkaar uiteindelijk nodig. Er zijn heel veel andere

partners aan zet. Wil de staatssecretaris zich inspannen om de goede voorbeelden, onder andere uit het rapport van het KpVV, verder te verspreiden?

Het denken vanuit de mensen prevaleert voor de VVD boven het denken vanuit voorzieningen.

Mevrouw **Dijkstra** (D66): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen.

Dat er wat onduidelijkheid is op sommige punten, kan ik deels verklaren. De staatssecretaris schrijft in haar brief, op pagina 6: «Ik beoog decentralisatie van het BRV naar gemeenten.» Wij zijn ervan uitgegaan dat dit zal gebeuren, gezien de stelligheid waarmee dit is beweerd. De staatssecretaris heeft daar nu de nodige kanttekeningen bij geplaatst, maar ik wilde toch even verhelderen waar volgens mij het misverstand, of in elk geval de opvatting dat de staatssecretaris dat wel degelijk voor ogen heeft en daar al ver mee is, is ontstaan.

Ik kom nu op het misverstand, of de onduidelijkheid, over de landelijke criteria. Er is iets wat ik nog steeds ingewikkeld vind. Wij hebben vastgesteld dat de gemeenten op dit moment aan zet zijn wat betreft het toewijzen van de Valyspassen. De staatssecretaris zegt dat zij met de gemeenten gaat praten over hoe die toegang beperkt kan worden. Mijn vraag is echter toch nog – misschien kan de staatssecretaris daar nog één keer op terugkomen – waarom zij geen uniforme set van criteria formuleert die decentraal kan worden gebruikt om de toegang tot Valys te beperken.

Ik kom tot slot nog op het lage persoonlijke kilometerbudget. De staatssecretaris zegt dat dit zwaar op de ketenritten leunt. Zij koppelt dat echter niet aan de beperkte toegankelijkheid. Misschien heb ik het niet goed begrepen. Dan ben ik vandaag extra blond, wellicht. Ik wil het altijd wel graag goed snappen.

Het is heel goed om te horen dat wij eindelijk een kabinetsbesluit kunnen verwachten over de ratificatie van het VN-verdrag. Ik hoop echt dat dit positief uitvalt, want hier kunnen wij niet in achterblijven.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Voorzitter. Ik zal de vragen in volgorde beantwoorden.

Mevrouw Leijten vroeg nogmaals naar de betrokkenheid van de uitvoerders en de gebruikersorganisaties. Ik heb het al een aantal keren gezegd. Misschien kan ik het nog verder concretiseren door te zeggen dat er namens de belangenorganisaties iemand in de werkgroep zit die het bestek ontwerpt. Misschien dat die concretisering helpt om onze intenties daarin duidelijker te maken.

Ik heb de uitzending van ZEMBLA zeker gezien. Die ging over twee gemeenten en betrof een samenspel van verschillende voorzieningen. Wat mij verbaasd heeft, is dat er blijkbaar niet veel bekend was over waar die mensen konden klagen: bij de vervoerder of bij de gemeente. Blijkbaar was daar onduidelijkheid over. Bij mij rees ook de vraag wat de follow-up is geweest in die twee gemeenten, na die uitzending. Dit onderwerp is ook in een algemeen overleg over bovenregionaal vervoer, waar het niet onder viel, aan de orde geweest. Bij mij zijn daar ook vragen over gerezen. Er is opgemerkt dat er ook bij Valys nog dingen misgaan. Valys heeft een tevredenheidsscore van boven de 90%. Ik denk dat er heel weinig processen denkbaar zijn waarbij je een tevredenheidsscore hebt van 93%. Ik constateer dus dat het heel erg goed gaat met de cliëntervaringen. Zelfs als er nog iemand gevonden kan worden die op televisie wil vertellen dat hij niet tevreden is, is dat nog niet te veralgemeniseren voor Valys. Valys gaat op dit moment heel goed. Dat zeg ik ook naar aanleiding van het debat van vorig jaar. Heel veel chauffeurs hebben zich toen erg aangesproken gevoeld door de verwijten die aan hen werden gemaakt.

Wij bespreken het ratificatiebesluit voor de zomer in de ministerraad. Bij instemming volgt een wetgevingstraject. Ook ik hoop dat het besluit positief zal zijn.

Ik heb al een aantal keren gezegd hoe het zit met wel of niet decentraliseren. Ik heb de constellatie waarin dit besluit genomen hoort te worden, een aantal keren genoemd. Ik vind het niet verstandig om dat nog een keer te doen, want dan wordt het veel groter dan het zou moeten zijn. Mevrouw Klijnsma constateerde dat ook ik naar een uniforme indicatie wil. Dat gaat wat verder dan wat ik heb gezegd. Dat impliceert dat ik dat eenzijdig opleg en dat is niet zo. Ik streef ernaar om samen met de gemeenten te komen tot uniforme criteria waarop iedereen kan rekenen. Ik heb dat eerlijk genoemd. Ik doe dat samen met de gemeenten. Dat soort dingen moet je niet eenzijdig doen. Het gaat erom dat de gemeenten hun instrumentarium voor het verlenen van die pasjes moeten aanscherpen. Dat gaan wij samen doen, precies volgens die lijn.

Ik heb net al iets gezegd over inspraak van de belangenorganisaties. Die zitten aan de tekentafel. De regie en de ketenrit zitten in de nieuwe aanbesteding.

Mevrouw Voortman vroeg wanneer de treinen rolstoeltoegankelijk zijn. Zij vroeg ook naar de manier waarop mensen worden vervoerd. In nieuwe treinen komen rolstoelplaatsen, zo veel mogelijk in de coupé. Met de OV-Begeleiderskaart kan de reiziger zelf gratis een eigen begeleider meenemen. Die kaart geldt in het hele openbaar vervoer.

Mevrouw Voortman stelt dat partijen moeten voldoen aan de eisen van het Sociaal Fonds Taxi. Zij vroeg of ik dat zal betrekken in de verkenning. De kwaliteit van de dienstverlening moet gewaarborgd worden, is het antwoord op deze vraag. Is dat genoeg voor mevrouw Voortman?

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Ik hoor naast mij dat het al in de aanbesteding zit. Volgens mij is de praktijk echter nog heel vaak dat er gebruik wordt gemaakt van aanbidders die zich niet aan de cao houden. Mijn vraag is vooral hoe wij dat gaan voorkomen.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Naar aanleiding van de uitzending van ZEMBLA zal ik dat meenemen in de aanbesteding.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Het zou voor zich moeten spreken dat de cao wordt nageleefd. Als de staatssecretaris zegt dat dit voor zich spreekt en dat dit uiteraard moet gebeuren in aanbestedingen, vind ik dat al heel belangrijk. Ik wil dat gewoon heel duidelijk horen.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Ik zal er in de aanbesteding van uitgaan dat het vervoer conform de cao wordt uitgevoerd. Ik ga mee in wat mevrouw Voortman voorstelde, volgens mij.

De **voorzitter**: Ik constateer dat wij hiermee aan het einde zijn gekomen van dit debat.

Mevrouw **Joldersma** (CDA): Er is één vraag van mij nog niet beantwoord. De staatssecretaris gaat een gesprek voeren met de gemeenten, onder andere over de indicatie. Daarover zou ik graag een terugkoppeling willen hebben. Volgens mij is dat geen onderdeel van het bestek, dus dat moet mogelijk zijn.

De **voorzitter**: Zijn er nog meer vragen blijven liggen?

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik heb de staatssecretaris gevraagd of het klopt dat het niet de gemeente is die de toegang bepaalt. Het gaat om recht op een Wmo-voorziening en 70 jaar en ouder.

De **voorzitter**: Wij gaan niet het debat heropenen.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik heb geen antwoord gekregen op deze vraag.

De **voorzitter**: Prima. Ik vraag de staatssecretaris deze twee vragen nog te beantwoorden.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Op de vraag van mevrouw Joldersma is mijn antwoord dat dit natuurlijk kan. Mevrouw Leijten had ook nog een vraag. De gemeenten beschikken op dit moment over drie instrumenten, drie passen die zij kunnen geven. Die hebben zij bij gebrek aan beter instrumentarium gebruikt als instrument om de toegang tot bovenregionaal sociaalrecreatief vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking te verlenen. Die zaken blijken niet op elkaar te passen. Daar moet dus een filter tussen komen, waardoor gemeenten over beter instrumentarium kunnen beschikken dan die drie passen die toegang geven tot andere voorzieningen dan de voorziening waarover wij vandaag spreken.

De **voorzitter**: Het verslag van dit algemeen overleg wordt op de plenaire agenda gezet, met als eerste spreker mevrouw Leijten. Ik sluit de vergadering, nadat ik mevrouw Joldersma heb bedankt voor haar deelname aan de debatten van de afgelopen maanden. Ik dank ieder voor zijn aanwezigheid en inbreng vanmiddag.