

Balkenende

glazen huis zitten. De andere oorzaak betreft het gevoel dat iedereen regels overtreedt. Deze oorzaak heeft te maken met de regels die misschien te makkelijk zijn om te overtreden of die te weinig worden gehandhaafd. Het heeft er echter ook mee te maken dat mensen te veel hun eigenwaarde moeten afmeten aan het materieel. Het heeft dus ook alles te maken met de cultuur. Wanneer tel je mee in deze samenleving? Ook op dat punt ligt een taak voor de politiek. Invulling moet worden gegeven aan de mooie stelling dat elk mens telt. In het debat over de waarden en normen komen wij daarover nader te spreken.

Na dit debat gaat het kabinet niet alleen aan de slag met zijn eigen voornemens, maar ook met de zes punten die de Kamer heeft aangedragen en die ik in eerste termijn heb genoemd. Wij hebben al een plan van aanpak gepresenteerd in de stukken, maar wij hebben ook naar de Kamer geluisterd. Wij zullen ons nader buigen over de andere opmerkingen en zullen er schriftelijk op reageren. Dat lijkt mij een goede afronding van dit debat. Uiteraard spreken wij nog verder.

De heer **Marijnissen** (SP): Ik wil niet al te inhelig zijn, maar het zou mij een lief ding waard zijn als wij dit allemaal een keer op een integrale wijze doen. Ik wil niet dit debat overdoen, maar wel ermee doorgaan in de vakcommissies. Alle dingen die alle fracties hebben gesuggereerd, kunnen op die manier werkelijk worden meegenomen. Ongeacht of het hierbij gaat om oppositie of om coalitie, alle punten moeten worden meegenomen en serieus worden behandeld. Niet alle zaken zijn vandaag namelijk uitputtend behandeld. Dat kon ook niet.

Minister **Balkenende**: Daarom sturen wij de Kamer een brief waarin wij de elementen behandelen. Er blijkt namelijk een overlap te zijn tussen de suggesties van de Kamer en datgene waarmee het kabinet bezig is. Het lijkt goed dat wij die zaken op schrift stellen. Dat kan voor de heer Marijnissen een reden zijn om zijn motie in te trekken. Zoals ik heb aangegeven, hebben wij er geen behoefte aan. Ik heb bovendien aangegeven op welke manier wij met alles zullen omgaan. Er moet een plan van aanpak zijn, wij moeten zaken onder ogen zien en er moeten

voorstellen komen als aansporing, als steun in de rug en als mogelijkheid om weer een stap verder te komen richting een samenleving waarin niet alles zomaar moet kunnen. Dat hebben Kamer en kabinet vandaag duidelijk naar voren willen brengen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende motie te stemmen... Ik zie de heer Marijnissen gebaren. Mijnheer Marijnissen, is het mij ontgaan dat u haar heeft aangehouden?

De heer **Marijnissen** (SP): Stel dat de motie zou worden verworpen! Ik trek haar daarom maar in. Ik ben wel tevreden met de toezegging.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Marijnissen/Bos (29454, nr. 3) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van behandeling meer uit. Uit dit debat zullen dus geen stemmingen volgen.

De vergadering wordt van 19.30 uur tot 20.30 uur geschorst.

Voorzitter: Verburg

Aan de orde is de behandeling van:
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over het vervoer van chronisch zieken en gehandicapten buiten de regio (29200-XVI, nr. 184).**

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Dijken, die vanavond haar maidenspeech houdt.

□

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Voorzitter. Graag had ik een jaar geleden hier gestaan voor mijn maidenspeech, bij het debat over de Wet voorzieningen gehandicapten. Dat had mij mijn politieke frustratie over het wegstemmen van een debat en een vermelding in de krant als oude Haagse maagd gescheeld. Dat het er vandaag toch van komt, mag dan een traditionele felicitatie waard zijn, het onderwerp en de reden van ons samenzijn heeft voor mij noch voor gehandicapt Nederland noch

voor hun familie, vrienden en kennissen, verenigingen en belangenbehartigers ook maar een sprankje feestelijkheid in zich. Dat ik uitgerekend bij dit debat zo zichtbaar gehandicapt moet optreden, is een beroerd toeval.

Wij hebben de honderden mails allemaal gelezen, evenals de vele persoonlijke, schrijnende voorbeelden van de consequenties van de invoering van vervoer met Valys of liever het gebrek aan vervoer. Wij subsidiëren het openbaar vervoer in ons land uit de algemene middelen. Openbaar betekent: voor iedereen toegankelijk, het gehele volk betreffend, waaraan iedereen deelneemt. Tenzij de minister straks gaat uitleggen dat mensen met functiebeperkingen helemaal niet bij het gehele volk horen en zeker niet worden geacht deel te nemen aan wat dan ook, hebben wij hier de kern van het probleem. Ons openbaar vervoer is niet openbaar. Stations zijn onbereikbaar, bussen en treinen ontoegankelijk en soms kwalitatief onbruikbaar. Op tweederde van alle stations is geen assistentie. De overstaptijden zijn te kort. Er zijn geen gegarandeerde zitplaatsen, de reisinformatie is ontoegankelijk en een kaartje kopen is een probleem op zichzelf. Hoezo openbaar? Het is niet voor ouderen, niet voor gehandicapten, niet voor kinderwagens en niet voor rolstoelen. En dan gehandicapten verwijten dat zij niet met hetzelfde openbaar vervoer gaan, is de wereld op zijn kop. Het openbaar vervoer wordt wel betaald, met de belastinggelden van eenieder, waarbij iedereen gesubsidieerd mag reizen zo vaak en zo ver als tijd en geld hem of haar toestaan, zonder kilometerrantsoenering.

Voor de Partij van de Arbeid horen gehandicapten erbij, mogen en moeten zij participeren en hebben zij precies dezelfde rechten en plichten als iedereen, met respect voor en erkenning van in de persoon gelegen beperkingen en mogelijkheden. Voor het kabinet geldt dit kennelijk niet. Meedoen is mooi als motto, maar in de praktijk houden mensen met een handicap de boel maar op en staan zij in de weg. Je verantwoordelijkheid nemen door actief te zijn, te werken, vrijwilligerswerk te doen, mantelzorg en aandacht te besteden aan je ouders is een norm voor iedereen, zolang hij maar niet gehandicapt is, want dat wordt te duur. Sociaal isolement? Daar

Van Dijken

hebben wij het wel weer over bij de Wet op de maatschappelijke zorg.

Vandaag zit de minister hier, maar staatssecretaris Ross is verantwoordelijk voor het gehandicaptenbeleid van het kabinet. De Partij van de Arbeid zou graag hebben gezien dat zij daar werk van had gemaakt vanuit een integrale visie op meedoen, in plaats van uitsluiting. In de begroting van VWS staat bij de algemene beleidsdoelstelling dat ouderen en gehandicapten in Nederland ondersteuning kunnen krijgen om zoveel mogelijk zelfstandig te functioneren en maatschappelijk te participeren. In dezelfde begroting staat over het ketenmanagement, dat bij het nieuwe contract wordt uitgegaan van een tweesporenconcept. Het eerste spoor is dat VWS samen met Verkeer en Waterstaat en de dienstverleners in het openbaar vervoer zal bezien op welke wijze de dienstverlening kan worden verbeterd. Het tweede spoor is een individuele voorziening voor de gehandicapten die gezien hun beperkingen niet of moeilijk met de trein reizen. Er is verder nog ander fraais, voor 26 mln euro, inclusief de indicatiestelling.

Wij hadden kennelijk wantrouwen-der moeten zijn. Wij hebben met veel kritiek en mitsen en maren, in een stemverklaring door Wouter Bos, uiteindelijk toch ingestemd met de begroting van VWS. Wij staan nu echter in dit debat, omdat het eerste spoor opvallend veel gelijkenis vertoont met perron 9¾ van Harry Potter, voor gewone mensen niet te vinden. Daarom hebben wij om de aanwezigheid van mevrouw Schultz van Haegen gevraagd. Weet zij meer over dat eerste spoor en, zo ja, waarom de Kamer dan niet? Vooral willen wij weten waarom de gebruikers daar niet van af weten. Waarom heeft mevrouw Ross en haar collega met vertegenwoordigers van de OV-sector gesproken en wanneer hebben zij dat gedaan? Waarover is gesproken? Wat is er verbeterd? Wij weten slechts dat het aantal stations met assistentie is teruggedaan van 140 naar 100. Dat is gebeurd met instemming van beide departementen. Welke prikkels gaan de bewindslieden op de dienstverlening loslaten?

Op het tweede spoor vinden we nog een verdwijntruc. In plaats van een individuele voorziening komt er een generieke maatregel. Die spreekt niet over reizen, maar over een

kilometerquotum: een dooie mus uit een mottige hoek. Voor een hoog kilometerbudget mag men via een extra indicatie 25 euro neertellen. En dat voor mensen die al lang van een indicatie zijn voorzien.

Ook in de brief van de staatssecretaris van 23 april 2003 vinden wij weer die twee sporen en de nadrukkelijke uitspraak dat het tweede spoor alleen haalbaar is wanneer voor het overgrote deel van de gehandicapten langs het eerste spoor een voorliggende voorziening wordt geboden. Dat brengt mij tot de vraag of de minister, de persoonlijke brieven gelezen hebbend, van mening is dat die adequate voorliggende voorziening nu wel is gerealiseerd? Is de minister van mening dat Valys een gebruikersgerichte, adequate en betaalbare vervoervoorziening is? De fractie van de Partij van de Arbeid vindt dat aan geen van beide voorwaarden is voldaan. Het draait platweg om de volgende zinsnede uit dezelfde brief: Binnen de TraXX-uitvoering is gebleken dat de regeling toestaat dat in sommige gevallen excessief gebruik wordt gemaakt van taxivoer. "In sommige gevallen" staat er. Daarbij wordt geen onderbouwing gegeven. Zouden er onder de gehandicapten werkelijk onverantwoordelijke gebruikers van overheidssubsidies en calculerende burgers zitten? Jawel hoor, het zijn net gewone mensen. Dan dienen ze dus ook zo behandeld te worden en wie zich niet schuldig heeft gemaakt aan excessief gebruik, wordt niet veroordeeld tot huisarrest. Wij vinden het Valys-contract niet sociaal, niet rechtvaardig, niet gericht op meedoen en in essentie discriminerend en strijdig met het idee van gelijke behandeling. Wij vragen de minister dan ook deze deal met Valys drie maanden uit te stellen. Wij weten dat ConneXXion bereid en in staat is om geen gat te laten vallen. De ambtenaren van de bewindslieden weten dat ook. Er hoeven hierbij geen extra kosten te worden gemaakt. Wij vragen daarnaast om deze drie maanden te gebruiken om met Verkeer en Waterstaat en de vervoerders tot een structurele oplossing te komen. Het gaat om ketenzorg binnen het OV en een OV-budget, waarbij de vervoerders materieel en juridisch verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit. De prikkel is om direct iets aan toegankelijkheid te doen. De efficiencywinst wordt

een direct belang voor de vervoerders en zij garanderen ook het vervoer. Volgens ons spreekt de staatssecretaris nu over de concessieverlening en daarom zou dit een mooi moment kunnen zijn voor de aangegeven actie.

Ik rond af. Ik zag namelijk het lampje knipperen, maar dacht: dit weet ik niet.

Voorzitter. Het was mij een eer, maar geen genoeg, omdat alle direct betrokkenen hun vertrouwen in de politiek verliezen. Zij krijgen namelijk na alle bezuinigingen en eigen bijdragen onverhoeds deze last op hun schouders gelegd. Bij mij blijft het beeld hangen van een karavaan uit het jaar van de gehandicapten die in stofwolken wegtrekt.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Dijken, mag ik u van harte feliciteren met het houden van uw maidenspeech? U weet inderdaad nog niet waarom het lichtje knipperde, maar gelukkig herkende u het signaal. Het heeft even geduurd, maar u hebt uw visitekaartje afgegeven. Daarmee feliciteer ik u graag van harte. Het voorrecht van de voorzitter is dat zij dit als eerste mag doen.

Ik schors de vergadering enkele minuten om de vele fractieleden en de andere Kamerleden de gelegenheid te bieden om u eveneens met uw maidenspeech te feliciteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Mosterd** (CDA): Voorzitter. Ik wil graag mevrouw Van Dijken van harte gelukwensen met haar inbreng op dit heel bijzondere, best moeilijke en ook emotionele onderwerp. Ik hoop er nog heel veel met haar over te kunnen spreken, net als alle andere woordvoerders.

Voor de CDA-fractie is het bovenregionale gehandicaptenvervoer heel belangrijk, want het stelt mensen in staat om te participeren in allerlei verbanden in de samenleving. Daarom is ons er veel aan gelegen om daarvoor het maximale te bereiken. Tegelijkertijd kennen wij de situatie die is ontstaan. Er was een overeenkomst, die liep af en er is gepoogd een nieuwe overeenkomst te sluiten door middel van aanbesteding, maar dat is niet gelukt. Het gevolg was een

Mosterd

heel dure regeling die net de verkeerde kant op stuurde, namelijk naar het duurdere openbaar vervoer voor iedereen. Dat was eerst niet het geval. Nu is het de plicht van de regering om een nieuwe overeenkomst te sluiten door middel van aanbesteding. Ik wil nu ingaan op onderdelen van het resultaat daarvan.

Ik hoor graag van de minister hoe hard die aanbesteding is. Kunnen wij er op dit moment nog vanaf, omdat de uiteindelijke handtekening nog niet is gezet? Of moet dat anders worden bekeken?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb diezelfde vraag aan de minister. Er wordt gezegd dat je dan misschien een claim aan je broek krijgt. Hoeveel is het u waard om die overeenkomst open te breken?

De heer **Mosterd** (CDA): Ik maak een afweging: wat biedt die overeenkomst de gehandicapten en wat kun je bieden als je daarvan afziet? Dat is het dilemma. Ik wil van de minister horen hoe het zit. Kun je er gemakkelijk van af en wat kost dat je? Dan kun je een afweging maken. Ik wil er eerst duidelijkheid over hebben. Wij weten allemaal, gelet op de brieven die wij hebben ontvangen, dat de minister niet kan uitgaan van een blanco situatie.

Belangrijk uitgangspunt van de aanbesteding is het maatwerk. Diegenen die met het openbaar vervoer kunnen reizen, moeten dat ook doen. Dat is een goed uitgangspunt voor de CDA-fractie. Zij staat er van harte achter.

Ik loop graag een paar hoofdpunten met u door en wil daarover met u van gedachten wisselen.

Mevrouw **Kant** (SP): Wat is "kunnen" in de ogen van de CDA-fractie? De mensen kunnen misschien met het openbaar vervoer, als dat geschikt is voor gehandicapten. Dat is echter niet het geval, voor geen enkele gehandicapte, als je op een fatsoenlijke manier van A naar B wilt.

De heer **Mosterd** (CDA): Ik ga uit van het principe dat het een goede zaak is dat iemand die kan reizen met het openbaar vervoer, dat ook doet. Vervolgens kijk ik hoe die situatie in elkaar zit en welke problemen eraan kleven. Daarmee

kom ik vanzelf op het punt van mevrouw Kant terug.

Mevrouw **Kant** (SP): Dat is allemaal...

De **voorzitter**: Mevrouw Kant, ik adviseer u om de heer Mosterd even de tijd te geven. Ik geef u straks als eerste de kans om te interrumperen.

De heer **Mosterd** (CDA): In het huidige systeem kan de gehandicapte een noodzakelijke begeleider hebben. Die begeleider kan gratis in het openbaar vervoer reizen. In het Valys-systeem is dat niet het geval. Dat vinden wij niet goed. Is het niet mogelijk om hier binnen de beschikbare budgetten, waar wij ook aan vastzitten, een mogelijkheid voor te bieden?

Als de gehandicapte met het openbaar vervoer moet, dan moet dat ook goed kunnen, dan moet zo'n keten ook werken, dan moet er ook een aansluiting zijn tussen het regionaal vervoer, bijvoorbeeld WVG-vervoer, het landelijk openbaar vervoer en Valys. Is het niet mogelijk om extra geld uit te trekken om het ketenmanagement verder op poten te zetten? Daar zijn meerdere partijen bij betrokken; Valys kan het niet alleen. Verkeer en Waterstaat is hier ook bij nodig. Wij moeten de zekerheid hebben dat er een duidelijke inspanning van NS en ProRail is om het geoffreerde systeem ook te laten werken. Ik vraag de minister om zich hier nadrukkelijk voor in te zetten. Het systeem moet wel kunnen werken.

Mevrouw **Kant** (SP): Wat vindt de heer Mosterd vallen onder "kunnen"? Stel dat een gehandicapte in een rolstoel naar Hoogeveen wil. Op dat station kun je niet uitstappen met een rolstoel. Met andere woorden, op dit moment is het openbaar vervoer niet ingericht op gehandicapten in een rolstoel. Zo iemand kan niet altijd van A naar B met het openbaar vervoer.

De heer **Mosterd** (CDA): Het moet als volgt werken. De gehandicapte belt in. Er is ketenmanagement. Bekeken wordt hoe zo iemand vanuit het taxivervoersysteem in en uit het OV-systeem kan worden geplaatst. Wij hoeven niet noodzakelijkerwijs te wachten tot het moment dat er in elk station een mogelijkheid is om daar

in of uit te stappen; het kan ook elders.

Mevrouw **Kant** (SP): Dat is wel een heel ruime opvatting van het woord "kunnen". Moet iemand over Groningen naar Veendam? Volgens de heer Mosterd moet iemand echt met het openbaar vervoer en het aanvullend vervoer van A naar B kunnen. Moet daarvoor niet een garantie worden geboden alvorens wij deze maatregel doorvoeren?

De heer **Mosterd** (CDA): Ik ga ervan uit dat de regering zich ervan vergewist heeft dat datgene wat voorligt, uitvoerbaar is. Als dat niet het geval is, waar praten wij hier dan over? Ik ga ervan uit dat het kan en dat ik toezeggingen krijg op mijn verzoek om het ketenmanagement te verbeteren. Dan heb ik er redelijk vertrouwen in. In december komt er een evaluatie.

Mevrouw **Kant** (SP): Vertrouwen is mooi, maar ik wil van u als woordvoerder van de CDA-fractie weten of het voor u een voorwaarde is dat eerst gegarandeerd moet zijn dat een gehandicapte met het openbaar vervoer en het aanvullend vervoer van A naar B kan, alvorens deze maatregel doorgevoerd mag worden.

De heer **Mosterd** (CDA): Ik ga ervan uit dat een gehandicapte dan inderdaad van A naar B kan met het openbaar vervoer en dat wij hier dus niet iets bespreken wat in de praktijk helemaal niet kan. Als het laatste het geval is, dan hoor ik dat graag van de regering. Dan hebben wij namelijk een ander verhaal.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Volgens mij kunnen wij dan naar huis. Als er iets blijkt uit het voorstel van Valys, dan is het wel dat er eerst sprake moet zijn van toegankelijkheid, bereikbaarheid en een kwalitatief goed bruikbaar openbaar vervoer ± het eerste spoor ± voordat het tweede spoor van het maatwerk bewandeld c.q. bereden kan gaan worden. Wij hebben het nu over het Valys-contract. Van het eerste hebben wij helemaal niets gezien, maar u weet ook dat wij minder stationsassistentie hebben. Het is dus niet geregeld. Stationsgebouwen zijn niet eens toegankelijk.

De **voorzitter**: Dit wordt een

Mosterd

herhaling van uw betoog, hoe boeiend ook. Wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Dan gaan wij nu dus naar huis. Als de heer Mosterd onderschrijft dat er geen toegankelijk openbaar vervoer geregeld is, dan hebben wij het namelijk over een non-oplossing.

De heer **Mosterd** (CDA): Ik heb niet gezegd dat dit niet geregeld is. Ik heb gezegd dat ik ervan uitga dat dit mogelijk is, als men met dit systeem komt. Ik wil daar echter wel aanvullingen op hebben waar het gaat om het ketenmanagement. Het zal wat extra geld kosten om de keten taxi, openbaar vervoer, taxi goed in de gaten te houden, maar daarmee kan bereikt worden dat het iets is wat redelijk werkt. En daarom ga ik nog niet naar huis. Ik wil eerst de antwoorden op de vragen hierover horen. Op zichzelf heb ik er vertrouwen in dat er goede antwoorden zullen komen.

De heer **Nawijn** (LPF): Ik weet niet welke brief van de staatssecretaris de heer Mosterd heeft gelezen. In de onderhavige brief lees ik in ieder geval dat het ketenmanagement helemaal mislukt is. Ik vraag mij dus af wat de heer Mosterd nog meer wil. De staatssecretaris heeft geprobeerd om dat ketenmanagement op poten te zetten, maar daar is niets van terechtgekomen. Ik begrijp dan ook niet wat daar nog aan verbeterd kan worden. Waar doelt de heer Mosterd dan op?

De heer **Mosterd** (CDA): Dat ketenmanagement is op een gegeven moment in een aanbesteding opgenomen, waarna die aanbesteding is mislukt. In mijn perceptie is het wel mogelijk dat de overheid, als zij dat systeem neergelegd heeft, daar vervolgens een goed ketenmanagement op zet om ervoor te zorgen dat het systeem werkt. Ik vraag de regering dan ook om daarvoor te zorgen. Het is niet goed doenlijk om het ketenmanagement over te laten aan een private partij, want bijvoorbeeld de NS hebben geen enkele reden om naar die partij te luisteren. De NS zullen echter wel naar de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat luisteren. Volgens mij kunnen de departementen van VWS en van Verkeer en Waterstaat het samen dan ook wel voor elkaar krijgen.

De heer **Nawijn** (LPF): Wie moet dat ketenmanagement dan verzorgen: het bedrijf of de overheid?

De heer **Mosterd** (CDA): Ik ga ervan uit dat de overheid dat eerst goed in de steigers zet.

Mijn laatste punt is een zwaar punt voor ons. Het betreft het aantal kilometers. Het aantal kilometers binnen de budgetten is nu 350 tot 700 voor de twee categorieën. Het totale budget is 26 mln euro en de aanbesteding 17 mln euro. Ondanks de bedragen die ook nog uitgegeven zullen moeten worden aan ketenmanagement, indicatie, btw en het vermijden van risico, is er volgens mij dan nog ruimte om op het punt van de kilometers iets meer te doen. De CDA-fractie stelt dan ook voor om het aantal kilometers op te hogen van 350-700 naar 450-900. Ik hoor dadelijk graag hoe de minister en de staatssecretaris daar tegenaan kijken.

De heer **Van der Ham** (D66): Een ophoging is natuurlijk altijd mooi en interessant. Mijn bezwaar tegen de 350 en de 450 km is dat daarop veel minder geëndiceerd hoeft te worden: sommigen zullen dat aantal heel graag gebruiken, maar anderen helemaal niet. Waarom laat u dat zo gelijk op lopen, nog even los van de vraag of die 900 wel voldoende is?

De heer **Mosterd** (CDA): Om te beginnen blijf ik zo dicht mogelijk bij de door de regering gekozen verhouding van 2:1 tussen mensen die alleen met de taxi kunnen reizen en de mensen die ook met het openbaar vervoer kunnen reizen. Het is nuttig om voor de laatste categorie enige verruiming toe te passen. Sommigen zullen daar ruim genoeg aan hebben, anderen niet. Ik stel daarom met een gerust hart voor om dat aantal van 350 te verhogen naar 450 km.

De heer **Van der Ham** (D66): Maar die aantallen zijn arbitrair, wat ook in de brief van de regering staat. Hoe komt u erop dat die aantallen afdoende zijn?

De heer **Mosterd** (CDA): Het is niet allemaal willekeurig. Het liefst willen we geen limiet, maar de coalitiepartijen hebben afgesproken binnen de budgetten te blijven. Dat is voor mij een opdracht. Is dat aantal van 900 nu zo gek? Natuurlijk is het een achteruitgang. In de brief van het

ministerie, ook gericht aan de Chronisch zieken en gehandicaptenraad, staat dat in het begin van de jaren negentig voor het vervoer van gehandicapten 1000 km per gehandicapte beschikbaar was, en wel inclusief de WVG. In mijn voorstel wordt uitgegaan van 900 km, exclusief de WVG. Dat is weliswaar een vermindering, maar er kan niet worden gezegd dat dat helemaal nergens op lijkt.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Het aantal KKK-kilometers ± KKK staat voor kerk, kapper en kroeg ± was 3000 en daarvoor zelfs nog 5000 per jaar. Aan het CDA wil ik de principiële vraag stellen of men het redelijk en rechtvaardig vindt dat voor elke Nederlander openbaar vervoer wordt gesubsidieerd, en dat voor gehandicapten wordt gezegd: sorry, tot hier en niet verder.

De heer **Mosterd** (CDA): Is die vraagstelling wel terecht? Het kabinet vraagt van elke Nederlander bezuinigingen. Hier gaat het budget in ieder geval niet omlaag, hoe pijnlijk de maximalisatie ook is. Nogmaals, in het licht van wat ik heb geschetst, is 900 km een verbetering ten opzichte van het voorstel van de regering. De regering probeert daarbij uiteraard voorzichtig te zijn met de budgetten. Alles uitrekenend is het verantwoord om daar wel wat meer te doen, en ik denk dat ik kan gaan tot wat ik voorstel.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Dat was geen antwoord op mijn vraag. Ik vroeg wat u vindt, en u beschrijft wat u kunt. Blijft het feit dat uitgerekend deze groep, waarvoor u noodgedwongen een quotering accepteert, haar bezuinigingsbijdrage wel heeft geleverd. Die 900 km voor zwaar gehandicapten die begeleiding nodig hebben, blijft per saldo op de helft steken.

De heer **Mosterd** (CDA): Dat snap ik niet. Ik heb drie vragen gesteld. Mijn eerste vraag om de gehandicaptenbegeleiding gratis te maken heb ik gesteld omdat ik dat punt ook wel zag. Aangezien het een relatief kleine groep betreft acht ik dat wel haalbaar binnen de financiële mogelijkheden. Binnen de randvoorwaarden die wij als fractie ook zelf hebben gesteld, proberen wij er echt het maximale uit te halen.

Mosterd

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Op zichzelf verdient dat waardering. Ik ga met de heer Mosterd nu niet kruidenieren over het aantal kilometers. Ik wil hem een meer principiële vraag stellen om helderheid te krijgen over de positie van zijn fractie in dit debat. Hij heeft gezegd er vertrouwen in te hebben dat de toegankelijkheid voor het openbaar vervoer geregeld wordt voordat de onderhavige regeling in werking treedt. In hoeverre maakt hij dat scherper en harder in de zin dat dit een voorwaarde voor zijn fractie is? Hetzelfde geldt voor het punt dat de heer Mosterd zo-even aan de orde stelde. Hij heeft gezegd dat dit voor de CDA-fractie een zwaar punt is. Hoe zwaar is dat dan? Is het denkbaar dat als hij op het punt van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en het al dan niet ophogen van het budget geen garanties krijgt, de CDA-fractie aan het eind van het debat toch wel instemt met deze regeling?

De heer **Mosterd** (CDA): Ik vind dat een wat merkwaardige vraag. Ik wil toch graag eerst de reactie van de regering afwachten. Ik heb op beide punten verbeteringen voorgesteld ten behoeve van de gehandicapten. Het lijkt mij logisch om dan vervolgens af te wachten met welke argumenten de regering dienaangaande komt.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Het is geen rare vraag. Als de heer Mosterd zegt dat iets voor zijn fractie een zwaar punt is, dan is het vervolgens geen rare vraag hoe zwaar dat dan is. Naarmate hij scherper markeert hoe zwaar het voor zijn fractie weegt, vergroot hij namelijk de kans op een positief antwoord van de minister, aangezien laatstgenoemde de CDA-fractie toch niet kwijt wil raken.

De heer **Mosterd** (CDA): De drie punten die ik heb ingebracht, zijn voor mijn fractie belangrijk. Volgens mij zijn ze ook haalbaar en redelijk. Als de minister geen argumenten heeft om die af te wijzen, wordt het voor mij heel moeilijk om dat te accepteren. Ik wacht de argumentatie van de minister dan ook af.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Maar u sluit niet uit dat, wanneer de minister straks gesproken heeft en hij u op beide punten niet tegemoet-

gekomen is, uw fractie toch instemt met de regeling?

De heer **Mosterd** (CDA): Ik ga hier niet bij voorbaat zeggen wat wij wel en niet gaan doen. Ik leg deze punten niet voor niets neer. Laat dat heel duidelijk zijn.

Mevrouw **Kant** (SP): Vindt het CDA dat mensen die gehandicapt zijn net zoveel rechten hebben om zich te vervoeren als mensen die niet gehandicapt zijn?

De heer **Mosterd** (CDA): Ten principale vinden wij dat natuurlijk wel. De uitgaven die daarmee gemoeid zijn, moeten natuurlijk wel afgezet worden tegen andere noodzakelijke dingen in de samenleving. Binnen die afweging probeer ik een zo maximaal mogelijk resultaat voor de gehandicapten te bereiken. Wij weten echter ook dat het kabinet zich op andere punten van de zorg gesteld ziet voor grote financiële problemen. In zo'n situatie is het onredelijk om op dit punt alles te willen en de rekening hiervoor te verschuiven naar andere zaken. Ik wil proberen om binnen de mogelijkheden die er zijn het meest maximale er uit te halen.

Mevrouw **Kant** (SP): U zegt dat gehandicapten in principe gelijke rechten hebben als niet-gehandicapten, maar dat, omdat er nu eenmaal bezuinigd moet worden, het te accepteren is dat rechten van gehandicapten aangetast worden.

De heer **Mosterd** (CDA): Die rechten worden niet aangetast. Het is wel de vraag of je in alle situaties alle rechten kunt effectueren. Dat geldt voor ons ook. Soms ben je genoopt om een stapje terug te doen.

De heer **Van der Vlies** (SGP): U erkent dat er sprake dient te zijn van gelijke rechten. Ik weet dat het moeilijk is om een en ander gefinancierd te krijgen. Wat betekent voor de CDA-fractie de aanvaarding van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte? Deze wet is na 1992 aangenomen; het referentiejaar dat u kiest bij de verdediging van het quotum van 900 km.

De heer **Mosterd** (CDA): Dat is voor ons een zwaarwegend punt. Ik heb niet voor niets graag ingestemd met

de aanwezigheid van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bij dit debat. Langs de weg der geleidelijkheid dienen wij het overeengekomen doel te bereiken. Wij kunnen niet alles tegelijk doen.

De heer **Nawijn** (LPF): Ik heb regelmatig de minister-president en andere vertegenwoordigers van het CDA horen zeggen dat gehandicapten en chronisch zieken zoveel mogelijk ontzien zullen worden. Ik kan mij voorstellen dat er bezuinigd moet worden. De LPF is ook die mening toegedaan, maar waarom wordt bezuinigd op deze groep? Deze mensen kunnen er zelf niets aan doen dat zij ziek zijn of een handicap hebben. Is het wel rechtvaardig om deze groep zwakkeren in de samenleving gedeeltelijk in hun rechten te beperken?

De heer **Mosterd** (CDA): Er was een bepaald budget voor het bovenregionale vervoer van gehandicapten en er was ook een goed vervoerssysteem. Op een gegeven moment is de overeenkomst beëindigd en liep het systeem financieel uit de hand. Dat wordt nu hersteld. Het budget wordt niet verlaagd. Op dat punt hebben wij ons woord gehouden.

De heer **Nawijn** (LPF): Het blijkt dat degenen met een budget voor 700 km worden beperkt in hun vervoersmogelijkheden. Bezuinigen is een kwestie van keuzes maken. Moeten er volgens de CDA-fractie geen andere keuzes gemaakt worden?

De heer **Mosterd** (CDA): Wij denken dat dit onder de huidige omstandigheden een aanvaardbaar voorstel kan zijn.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. De SGP-fractie is wat gegeneerd over dit debat. In de achter ons liggende jaren hebben wij als wetgevende macht bij herhaling een principiële intentie geformuleerd die uiteindelijk is neergelegd in de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte. De wet is aanvaard en er is een actieplan voor de gelijke behandeling van deze groepen ontwikkeld. Daar moeten wij nu de consequenties uit weten te trekken. Ik weet dat dit punt vandaag niet op de agenda staat,

Van der Vlies

maar dit is het referentiekader waarmee wij deze problematiek benaderen: gelijkwaardigheid van mensen met en zonder een handicap.

Vanavond gaat het erom dat mensen met een handicap zo goed mogelijk aan de samenleving moet kunnen deelnemen, en mobiliteit hoort daarbij. Er moet eenheid van beleid zijn. Het kan niet dat op de ene plaats idealen worden geformuleerd, terwijl op een andere plaats randvoorwaarden de doorslag geven. De Wet gelijke behandeling geldt nog bij lange na niet voor het openbaar vervoer. Voor het stads- en streekvervoer wordt een termijn gehanteerd van 2010 en voor de spoorwegen van 2030; nota bene nog zo lang weg. Ik begrijp de technische achtergronden, maar wat ons betreft, moet er een tandje bij. Ik daag de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat uit, haar mogelijkheden te beproeven om hier versnelling in aan te brengen.

Mevrouw **Kant** (SP): Het is schokkend dat dit pas in 2030 gerealiseerd is. Heeft u een indicatie van de versnelling die mogelijk is? Ik denk dat dit in 2010 mogelijk moet zijn.

De heer **Van der Vlies** (SGP): In het verleden hebben wij daarover gesproken. Toen hebben wij allerlei investeringschema's gekregen over de infrastructurele voorzieningen. Daaruit resulteren de bedoelde jaartallen. Het kan sneller. Dan moeten wij het wel willen betalen. Dat is het punt. Technisch kan het veel sneller. Het kan als er nu een bestelling voor materieel wordt gedaan dat toegankelijk is voor gehandicapten en als de perrons herbouwd worden zodat de toegankelijkheid bevordert en gegarandeerd wordt. Daar hangt een gigantisch prijskaartje aan. Mijn fractie zegt niet dat dit in de overweging geheel niet mee hoort te spelen. Wij komen daarmee op een reële basis uit. Dan moet het wat ons betreft echter veel sneller gaan dan de datum van 2030 voor de spoorwegen. Dat maakt de huidige generatie gehandicapten immers gewoon niet meer mee. Daarom heb ik al gezegd dat wij gegeneerd zijn over dit debat.

Mevrouw **Kant** (SP): Hoeveel sneller moet het dan? Wellicht is het een moeilijke vraag. Ik denk aan 2010.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Dat is een moeilijke vraag. Ik herinner mij de gigantische investeringschema's. De impact daarvan was groot. Dat slaat ook terug op de samenleving. Laten wij het erop houden dat de doelstelling is dat de genoemde termijnen gehalveerd worden.

Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Mosterd over het ketenvervoer. Daarin moet voorzien zijn. Anders kan deze maatregel niet getroffen worden in de huidige context. Dan kan het niet doorgaan.

Er liggen zeven offertes. Er is er eentje afgevallen. De economisch meest voordelige aanbieder geeft de doorslag. Ik ben ervan geschrokken dat het beschikbare budget jaarlijks wordt bepaald. Het is dus geen openeinderegeling meer. Ik heb daar in bestuurlijke zin begrip voor met het oog op het verleden. Ik begrijp ook dat er een financieel houdbaar systeem wordt gezocht. Wij komen zo echter per jaar terecht in een onaanvaardbare onzekerheid. Die onrust moeten wij niet willen.

Ik heb technische vragen over wat voorligt en wat op het punt staat ondertekend te worden. Waar komen de getallen van 350 km en 700 km vandaan? Wat betekent de conclusie dat de helft van de 55.000 gebruikers van TraXX actieve gebruikers zijn? Hoe wordt dat gemeten? Wat valt daar wel en wat niet onder? Hoe staat het met de verhouding van 1:2? Hoe zit het met de objectieve criteria voor het hogere budget in het kader van de medisch-ergonomische redenen? Ook dat verdient uitleg. Zijn er alternatieven onderzocht? Zo ja, waarom zijn die afgevallen? Als het tot een rantsoenering komt, waarbij er vooral naar het hogere budget gekeken wordt en de 700 km naar boven wordt getrokken, wil ik een sprong maken naar 4000 km, met een gelijkblijvende eigen bijdrage van 16 eurocent per kilometer. Hoeveel mensen zouden daarmee zijn geholpen? Hoeveel mensen vallen er dan toch nog af? Leidt dit systeem niet tot overregulering? Normen die differentiëren, moeten immers intern bijgehouden worden.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik vind het jammer dat de staatssecretaris van VWS niet aanwezig is, want een groot deel van het probleem en de tijdsdruk

waarmee wij worden geconfronteerd, ligt toch aan haar. Als zij al augustus verleden jaar met dit voorstel was gekomen, had de regering zich wat meer tijd kunnen gunnen om op argumenten van de Kamer in te gaan. Natuurlijk hoop ik dat zij dat alsnog doet, maar zij heeft het zichzelf in ieder geval wel heel moeilijk gemaakt.

Voorzitter. Het voorliggende plan weerhoudt mensen van full swing meedoen aan de samenleving en biedt weinig perspectief op een beter openbaar vervoer voor gehandicapten. Het mist maatwerk: alle gehandicapten en het beschikbare bedrag worden bij elkaar geveegd en op elkaar gedeeld en voilà een kilometermaximering voor alle gehandicapten ongeacht de vraag of zij er gebruik van maken en waar hun sociale contacten zich bevinden. Je zou kunnen zeggen dat het een bulkstaartdeling is, wiskunde van de eenheidsworst!

Natuurlijk kleven er aan het huidige stelsel ook wel nadelen. Gehandicapten zijn gewone mensen die, als ze zien dat een taxi gemakkelijker is, die eerder zullen nemen en de trein laten staan, terwijl zij daar wellicht wel gebruik van kunnen maken. Hoe kan dat worden voorkomen? Volgens het huidige plan moeten gehandicapten worden gedifferentieerd, maar hoeveel zullen er dan overblijven waaraan passend vervoer moet worden geboden? Overdreven gebruik van taxivervoer moet natuurlijk worden afgeremd. Als iemand er echt gebruik van moet maken, maar er dan bijvoorbeeld 20.000 km mee gaat afleggen, moet dat natuurlijk ook worden voorkomen.

Hoe komt de regering nu op die maximering van 700 km? Zij stelt dat het een gemiddelde is, maar hoeveel kilometer legt dan iemand af die goed in het sociale leven staat, allerlei organisaties bezoekt en een zeer actief sociaal verkeer heeft? Kan wat meer zicht worden gegeven op dat gemiddelde? Iedereen wordt nu op één hoop gegooid en er wordt niet aangegeven wat normaal is voor iemand die zeer actief in de samenleving is, iets wat dit kabinet toch wil stimuleren?

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Hoeveel mensen met een echte handicap zullen in staat zijn om zoveel kilometers te maken? De beperking zit hem toch in de energie

Van der Ham

en de portemonnee van mensen. Men krijgt de kilometers niet cadeau, maar de gewone prijs voor het openbaar vervoer.

De heer **Van der Ham** (D66): Die cijfers heb ik niet en daarom vraag ik ze ook. Ik heb alleen maar die bulkstaartdeling. Ik weet niet hoe hij eraan komt en wat nu exact de omvang van het probleem is waarvoor wij een oplossing moeten zien te vinden!

Mevrouw **Kant** (SP): Ook de heer Van der Ham van D66 zou ik de principiële vraag willen stellen of een gehandicapte net zoveel recht op openbaar vervoer heeft als een niet-gehandicapte!

De heer **Van der Ham** (D66): In principe natuurlijk wel, maar ook hier geldt dat wij een euro maar één keer kunnen uitgeven. Mijn uitgangspunt is dus dat iemand die er behoefte aan heeft, het ook moet krijgen. Dus geen claims op rechten, ongeacht de vraag of mensen er gebruik van maken, maar als mensen het nodig hebben, dan hebben ze er gewoon recht op. Misschien zijn er gehandicapten die een recht claimen, terwijl ze met geringe aanpassingen wel met het openbaar vervoer zouden kunnen. Maar dat is een ander verhaal, namelijk over wat we aan het openbaar vervoer kunnen doen.

Mevrouw **Kant** (SP): Voor lang niet elke gehandicapte is dat openbaar vervoer op orde. Alleen een rolstoel is al voldoende om niet gewoon van A naar B te kunnen en het openbaar vervoer is daar niet op ingericht, zoals u weet. In sommige plaatsen is het ook beter geregeld dan in andere. Als u vindt dat mensen in principe gelijke rechten hebben, dan is elke vorm van quotum dus onredelijk.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vind het quotum zeer ongemakkelijk, mag ik u wel zeggen. We trekken onze conclusies pas in tweede termijn, maar ik ben er niet erg positief over.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): U zegt zich te verzetten tegen de bulkstaartdeling, dat grote gemiddelde. U wilt meer maatwerk. Dat impliceert dat mensen in sommige gevallen ook met minder genoegen zouden moeten nemen dan met de

quota die nu zijn vastgesteld. Hoe wilt u daarop komen?

De heer **Van der Ham** (D66): In elk systeem dat je bedenkt, blijft er een mate van bulk bestaan, behalve als je alles loslaat. Wel kan dit worden uitgefilterd als er goede indicaties worden gesteld, de mogelijkheden van mensen dus goed worden onderzocht, en aan de hand daarvan wordt bepaald waarop ze recht hebben.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): U haalt nu twee dingen door elkaar: u wilt het blijven toestaan dat mensen heel veel gebruik maken van vervoer en in dat kader sprak u van de bulkstaartdeling, maar u heeft het ook over de indicatiestelling, dus de voorwaarden waaronder mensen gebruik van de regelingen kunnen maken. Waar gaat het u nu om?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb de minister gevraagd hoeveel mensen, van wie we vinden dat ze eigenlijk ander vervoer zouden moeten gebruiken dan de taxi, kunnen uitfilteren met een goede indicatiestelling, zodat de mensen die er recht op hebben, er wel volledig aan mee kunnen doen. Die vraag wil ik beantwoord zien, alvorens hier verder over te spreken.

Mevrouw **Tonkens** (GroenLinks): U stelt vragen, maar wat vindt u eigenlijk van het voorstel van de minister? Dat is me totaal niet duidelijk. Wijst u het af?

De heer **Van der Ham** (D66): Aan mijn toon kunt u merken dat ik niet erg blij ben met dit voorstel. Een paar weken voordat het contract ingaat, confronteert de minister ons met zo'n principiële keuze. Hij levert er ook geen alternatief bij, zoals een plan voor de verbetering van het openbaar vervoer. Welnu, als dat het geval is, dan vind ik eigenlijk dat de minister zijn huiswerk moet overdoen.

Mevrouw **Tonkens** (GroenLinks): U wijst het voorstel dus af?

De heer **Van der Ham** (D66): Zolang deze vergadering voortduurt, zijn wij met het voorstel bezig. Ik neem aan dat de vragen die ik stel, het voorstel eventueel kunnen veranderen. Wij kunnen aan het eind van het debat

beslissen of het huiswerk tijdens de les wellicht is bijgewerkt.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Dat gaat in een richting; niet blij zijn met een voorstel betekent immers nog niet dat je er niet mee instemt. Zoiets hebben wij de laatste maanden vaak genoeg bij de coalitiepartijen gezien. Maar het is een begin. Mag ik u zo verstaan dat, als de veranderingen niet komen, u de regeling ontoereikend vindt en D66 er niet mee instemt?

De heer **Van der Ham** (D66): Als die blijft zoals ze nu is, dan krijgt ze natuurlijk niet de toestemming van onze fractie en zullen wij de minister niet aan een meerderheid helpen.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): U bent glashelder.

De heer **Van der Ham** (D66): Over de begeleider is al gesproken; daarbij sluit ik mij van harte aan. De ketenregie moet natuurlijk wel worden geregeld. Die plank moet wel worden gelegd, kom op!

Ten slotte een opmerking over de NS. Het gaat allemaal wel heel erg traag. Terwijl op het reizigersvervoer verlies wordt gemaakt, wordt wel winst gemaakt op het vastgoed. In stations worden wel snoepwinkels en patatzaken geopend, maar wordt nauwelijks geïnvesteerd in een betere toegang voor gehandicapten. Ik spreek de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat daarop aan. Ik wil sneller resultaten zien op het spoor. Ik vind overigens dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat een gedeelde verantwoordelijkheid heeft voor het vervoer van gehandicapten. In 1999 heeft een voorgaand bewindspersoon hierover een nota geschreven. In het licht van de huidige omstandigheden verdienen de uitgangspunten van die nota aanvullende acties en ondersteuning door het departement voor het gehandicaptenvervoer.

Het mag duidelijk zijn: wij zijn niet tevreden over wat er nu ligt. Wij rekenen op een goede beantwoording.

De heer **Mosterd** (CDA): De heer Van der Ham rekent op een goede beantwoording. Hij heeft net glashelder gezegd dat hij niet zal instemmen als die er niet komt. Ik constateer dus dat als die goede beantwoording er wel komt, de heer

Van der Ham

Van der Ham zal overwegen om er toch nog mee in te stemmen.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is een heel goede vraag. Als het helemaal wordt zoals ik het wil, kunnen wij het natuurlijk niet mooier krijgen. Er moet nog heel wat worden gedebatteerd over de vraag of het die kant uitgaat. Als het wordt zoals ik wil, stem ik er natuurlijk mee in. Dat heeft de heer Mosterd goed begrepen.

De heer **Mosterd** (CDA): Er zijn altijd veel verrassingen in het leven. Zo kan een verrassend voorstel vlak van tevoren komen. Het kan toch niet verrassend voor de heer Van der Ham zijn dat dit budget beschikbaar was? Dat wisten wij toch met zijn allen?

De heer **Van der Ham** (D66): Het budget is beschikbaar. Dat heb ik begrepen.

De heer **Mosterd** (CDA): En dus niet meer dan dat budget.

De heer **Van der Ham** (D66): Er is een budget. Daarnaast vindt de D66-fractie dat mensen die dat noodzakelijk achten, zich met het openbaar vervoer of met de taxi moeten kunnen verplaatsen. Dat schuurt natuurlijk altijd. Ik zie hier nu een voorstel liggen dat een bulkoplossing biedt. Iedereen wordt op een hoop gegooid. Dat is wel een verrassing. Dat voorstel is er nog maar een paar weken. Dat is voor mij een verrassing; zo heb ik het niet willen hebben. Ik maak mij ook zorgen over de consequenties ervan. Als de Kamer bepaalde principes serieus wil nemen, moet zij ook overwegen om bij te plussen als dit financiële consequenties heeft. Ik vind in ieder geval dat de onderhandelingen over het voorliggende contract moeten worden geopend.

□

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Voorzitter. Op 19 februari stuurde staatssecretaris Ross de regeling inzake het bovenregionaal gehandicaptenvervoer naar de Kamer. Ik baal er ontzettend van dat ik over deze regeling en het beleid dat daarbij is ontwikkeld door de staatssecretaris, in debat moet met de minister. De voorliggende regeling lijkt niet acceptabel, gezien

het ontbreken van de randvoorwaarden die staatssecretaris Ross zelf eerder in haar brief aan de Kamer heeft gesteld. Die randvoorwaarden maakten het invoeren van een persoonlijk kilometerbudget acceptabel voor de VVD-fractie. De nieuwe regeling zou bijdragen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Zij zou stimuleren dat er meer mensen gebruik van het OV zouden maken. Ook zou de regeling binnen het gestelde budget van 26 mln euro blijven. Van deze ambitieuze doelstellingen blijkt er nu slechts één overeind gebleven in de regeling: het beheersinstrument. Wat is er nu eigenlijk mis gegaan? Waarom heeft het ministerie van VWS al haar eigen voorwaarden laten schieten en is alleen het kilometerbudget overeind gebleven? Deze procedure is toch nooit bedoeld geweest als bezuinigingsmaatregel? Waarom lijkt zij er dan zoveel op?

Over de twee harde voorwaarden die VWS in eerdere stukken heeft benoemd, dat het spoor toegankelijk moet zijn voor het overgrote deel van de gehandicapten en dat er een samenhangend indicatietraject moet komen voor de verschillende vervoersvoorzieningen, wordt niet meer gerept. Ik zie daarnaast wel dat er voor de VVD-fractie harde voorwaarden verdwijnen. Het aantal NS-stations waar assistentie wordt verleend, is de afgelopen jaren alleen maar afgenomen. Het was toch de bedoeling dat juist meer stations toegankelijk werden? Aan de al sinds het begin bestaande gebrekkige samenwerking met de NS wordt niets meer gedaan. Nu wordt de individuele reiziger opgezaagd met de problemen die daardoor ontstaan.

Volgens de nieuwe regeling komen er twee soorten gebruikers. Mensen die beperkingen hebben maar wel met de trein kunnen, en mensen die vanwege hun handicap geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. In het voorstel wordt 1 mln euro uitgetrokken om deze laatste groep mensen te indiceren, zodat zij aanspraak kunnen maken op een groter eigen budget. Via een vragenlijst, zo stelt de staatssecretaris, kan eenvoudig worden vastgesteld of een klant hiervoor in aanmerking komt. Toch is er ook nog een aparte indicatie voor nodig. De VVD-fractie vindt deze maatregel echt nonsens. Waar hebben wij het over? Iedereen die dat enigszins kan, moet met het

openbaar vervoer gaan reizen. Wie blijven er dan nog over? Dat zijn volgens ons alleen de mensen met een ernstige handicap of een groot medisch probleem. Zij zijn ongetwijfeld allemaal al meerdere keren geïndiceerd. Dit is echt weggegooid geld! Wat is er met het voornemen gebeurd om tot een samenhangend indicatietraject te komen? Laten wij die 1 mln euro nu eenmalig uittrekken voor deze nieuwe indicatiestelling en het daarna toevoegen aan het reisgeld voor de doelgroep.

De hele gang van zaken irriteert ons echt enorm. De vorige aanbesteding mislukte. De voorwaarden die moesten worden geaccepteerd, waren onaantrekkelijk. Dit keer was het ministerie vastbesloten om een regeling maken waarop wel werd ingeschreven, en dat gebeurde vrij massaal. Dit roept bij mij het gevoel op dat er in deze aanbesteding voor de markt aantrekkelijke voorwaarden zaten. Ik heb ook niet de indruk dat in de aanbesteding veel ruimte en prikkels zaten voor aanbieders om met een voor gehandicapten zo aantrekkelijk mogelijke oplossing te komen binnen het gestelde budget. Het lijkt er nu op dat veel geld gaat naar de aanbieder, waardoor er te weinig reismogelijkheden overblijven voor gehandicapten. Hoe verliep de hele gang van zaken rond de aanbesteding?

Het Randstadgehalte van de regeling is hoog. Bij het nu vastgestelde kilometerbudget kan een reiziger uit en in de Randstad zich waarschijnlijk wel redden. Met een budget van 60 km per maand kom je buiten de Randstad echter niet ver. Bijna alle verantwoordelijkheid voor het reizen per openbaar vervoer als je een handicap hebt, wordt nu bij de gehandicapte zelf neergelegd. Is het toegankelijk worden van openbaar vervoer niet veel meer een taak van de overheid? Wij willen toch dat iedereen meedoet? Hoe gaat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat hiermee om? Wat is haar actieplan om deze doelstelling te bereiken? Hoeveel overleg is er tussen de twee ministeries over dit onderwerp?

Er ligt nu een plicht bij gehandicapten, doordat zij een budget hebben, om zuinig en efficiënt met hun taxikilometers om te gaan. Gezien de huidige staat van het openbaar vervoer is dat echter onmogelijk. De door de regering

Van Miltenburg

gewenste kilometerbudgetten, die voor ons onder voorwaarden acceptabel zijn, moeten meer in evenwicht zijn met de mogelijkheden die nu geboden worden.

Mevrouw **Kant** (SP): Het venijn zat in de staart van het betoog van mevrouw Van Miltenburg. Ik zat met open mond te luisteren: dat had ik kunnen zeggen, een fantastisch betoog! Op het eind zegt zij echter: ik kan instemmen met een kilometerbudget. Ik begrijp het niet.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Een kilometerbudget onder voorwaarden.

Mevrouw **Kant** (SP): Het betoog van mevrouw Van Miltenburg was ~~aan~~ grote opbouw: en daarom ~~kan~~ dit niet! Dat zegt zij echter niet.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Het venijn zit inderdaad in de staart. Het uitgangspunt was dat er dingen mogelijk waren binnen de beschikbare 26 mln euro. De staatssecretaris heeft voortdurend de suggestie gewekt dat zij daarmee binnen het budget zou blijven. Als aan alle voorwaarden wordt voldaan, is het acceptabel om het kilometerbudget in te voeren. Indien het eenvoudiger is om met het openbaar vervoer te reizen en wij dat willen stimuleren, zal er ergens een deksel moeten zijn; daarmee kan ik instemmen. Het lage aantal kilometers waarop nu is uitgekomen, is echter niet in overeenstemming met wat er verder is gedaan om het openbaar vervoer toegankelijk te maken. Vanaf augustus was het duidelijk ~~±~~ voor de heer Van der Ham was het blijkbaar toch nog een verrassing ~~±~~ dat er een beperking van het budget zou komen, maar wel onder voorwaarden. Ik ga nu niet opeens zeggen dat ik daartegen ben; het spijt mij zeer.

Mevrouw **Kant** (SP): Het spijt al die gehandicapten in Nederland. Het betoog van mevrouw Van Miltenburg klopt niet met haar conclusie. Er zit een enorme kronkel in. Zij zegt dat de uitgangspunten niet kloppen en dat niet aan de voorwaarde is voldaan om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor gehandicapten.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): En ik vraag aan de minister hoe dat komt. Hij moet een nijpende reden

hebben dat hij zich niet aan zijn eigen voorwaarden, die wij van harte ondersteunen, heeft gehouden. Als ik die weet, kan ik antwoord geven op de vraag van mevrouw Kant. Ik stel voor dat zij haar vraag in tweede termijn opnieuw stelt.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Ik begrijp niet zo goed waarom mevrouw Van Miltenburg er zo van baalt dat zij het debat niet met staatssecretaris Ross, maar met de minister moet voeren. Waarom baalt zij er zo van? Zij heeft op onderdelen een stevige tekst, maar zij heeft er toch geen bezwaar tegen om hem tegen de minister uit te spreken? Het gaat toch om het kabinetsbeleid?

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Is dat een vraag of een opmerking?

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Ik ben nieuwsgierig. Als u wilt reageren op mijn nieuwsgierigheid, is mij dat wel wat waard.

U zegt dat niet is voldaan aan de voorwaarden die de staatssecretaris zelf heeft gesteld. Vindt u dat echt aan die voorwaarden moet worden voldaan, voordat wij tot het systeem overgaan? U zegt dat u kunt instemmen met de budgetten, als concept, naar ik begrijp. Daarover kun je van mening verschillen. Klopt het dat u evenals de staatssecretaris zelf vindt dat aan de voorwaarden inzake de toegankelijkheid van het openbaar vervoer moet zijn voldaan, voordat invoering van het systeem aan de orde kan zijn?

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Uit de brief van de staatssecretaris heb ik slechts kunnen opmaken dat zij ervan overtuigd was dat aan alle voorwaarden kon worden voldaan met het budget van 26 mln. Ik heb dezelfde brief gekregen als u. Van alles is nu maar ~~aan~~ ding overgebleven. Ik wil weten waarom dat het geval is. Er moet een nijpende reden voor zijn geweest. Wij willen dat het systeem beheersbaar blijft. Hoewel nu een budget is ingevoerd, blijft er sprake van een openeinderegeling. Je weet namelijk nooit hoeveel mensen er aanspraak op zullen doen. Wij hebben een en ander wel erg beperkt.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): "Een nijpende reden" klinkt prachtig, maar het probleem is niet alleen toegespitst op het budget. De vraag

is ook of het openbaar vervoer er klaar voor is om als ~~reë~~ vervoersalternatief voor de lagerebudgethouders te functioneren. Mevrouw Van Miltenburg zegt dat dit hoort bij de voorwaarden die de staatssecretaris zelf heeft gesteld aan het systeem. Ik kan niet anders dan begrijpen dat dit naar de mening van de VVD-fractie op orde moet zijn, voordat van invoering van dit systeem, al dan niet met opgehoogde budgetten, sprake kan zijn. Is dat waar of niet?

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Nogmaals, het budget van 26 mln is wel heel belangrijk. Als de minister straks de reden geeft waarom hij aan al die andere voorwaarden niet heeft voldaan, is er voor mij misschien wel reden om hem volkomen gelijk te geven. Principes moeten wel betaalbaar blijven. Dat is het uiteindelijke verhaal dat ik hier afsteek. Ik wil er dolgraag voor gaan, maar er moet wel geld voor zijn. Als dat niet het geval is, gaan wij nu voor een regeling die ontzettend mooi is, maar kleden wij haar in het najaar, bij de behandeling van de begroting, weer volledig uit. Ik wil weten wat de reden is. Wij kunnen beiden nagaan dat er duidelijke redenen zijn waarom aan al die voorwaarden niet is voldaan. Die redenen wil ik weten van de minister.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Ik wil mevrouw Van Miltenburg los krijgen van alleen de financiële en budgettaire overwegingen. Die zijn allemaal relevant, dat begrijp ik best. Maar wij zijn het erover eens dat er op zijn minst sprake moet zijn van een ~~reë~~ vervoersalternatief voor degenen die straks het lage budget krijgen; hoe laag of hoe hoog het ook zal worden. U kunt daarom niet instemmen met een regeling waarmee wij alle gehandicapten die nu nog niet met de trein kunnen, gewoon in de kou laten staan, zelfs niet als de minister straks goed beargumenteert waarom niet aan de voorwaarden is voldaan. Hij kan nog zo'n goed verhaal te hebben, maar u hoort er in dat geval gewoon "nee" tegen te zeggen.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Om die reden zit hier ook de staatssecretaris voor Verkeer. Zij gaat over het openbaar vervoer. Bovendien is zij degene die kan afdwingen dat het openbaar vervoer toeganke-

Van Miltenburg

lijk is. Wij hebben al sinds 1999 een TraXX-regeling, maar het vervoer is minder toegankelijk geworden. Wij moeten er dus wel voor zorgen dat de druk wordt opgevoerd. Anders lukt het nooit.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): De principiële vraag blijft ernstig hangen, maar goed. Wij hebben ook een suggestie gedaan en daarop wil ik graag een reactie. De hele discussie over de concessie met het openbaar vervoer, in het bijzonder de NS, loopt op dit moment. Het vervoer van gehandicapten zou deel kunnen gaan uitmaken van het openbaar vervoer, waar het gewoon bij hoort. De budgettaire kwestie waar mevrouw Van Miltenburg zo mee worstelt, zou dan wel eens heel wat minder kunnen zijn. Wat vindt zij daarvan?

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Ik vind het een ontzettend interessant idee. Ik ben heel benieuwd wat de bewindsvrouw die erover gaat erover te zeggen heeft. Hoe reëel is dit? Het is goed mogelijk dat dan hier een budgettair probleem wordt opgelost. Dat hoort ook zo, want feitelijk is het een probleem van Verkeer en Waterstaat. In dit geval moeten de NS ervoor zorgen dat de treinen toegankelijk zijn. Het budgettaire probleem hoort dus daar te liggen. Wij moeten echter een realistische vraag stellen. Ik neem aan dat de staatssecretaris zo meteen iets over zal zeggen. Ik vind het absoluut een interessante gedachte.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij wisten al eerder dat er iets van een maximum zou komen, maar wat vindt mevrouw Van Miltenburg nu van de cijfers, 350 en 700? Ik neem aan dat zij geschrokken is van die invulling.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): De brieven van de staatssecretaris ademen uit dat zij van alles voor elkaar zou krijgen. Daarvoor was nodig dat er een plafond zou worden ingebouwd. Ik ging uit van een realistisch budget. Ik heb moeite met het geringe budget. Ik sluit mij aan bij de vraag van het CDA welke ruimte er is voor een, wat mij betreft maximale, ophoging.

De **voorzitter**: Ik heb geen zin om veel interrupties te weigeren, maar ik wijs erop dat er vanavond mensen

voor de tweede keer deze week zijn gekomen om het debat mee te maken. Ik wil het debat met de regering vanavond graag afronden. Ik stel voor dat wij toestaan dat de regering aan het woord komt en toch nog het debat op een redelijke tijd afronden. Ik houd de Kamer daarom een beetje kort en daag haar uit om kort te formuleren.

Mevrouw **Tonkens** (GroenLinks): Ik vind de bijdrage van mevrouw Van Miltenburg geweldig, maar het is mij niet helemaal duidelijk wat haar standpunt is. Stemt zij niet in met het voorstel als slechts aan een van de vier voorwaarden wordt voldaan?

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Volgens mij heb ik het al een paar keer gezegd. Er moet een heel dwingende reden voor het ministerie zijn geweest om zijn eigen voorwaarden los te laten. Ik wil weten of ik die dwingende reden kan delen. Ik kan de vraag van mevrouw Tonkens nu niet beantwoorden.

Mevrouw **Tonkens** (GroenLinks): Ik kan mevrouw Van Miltenburg straks niet meer interrumpen. Stemt zij, als zij die dwingende reden niet deelt, niet in met het voorstel?

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Dat zou absoluut de conclusie zijn.

De heer **Nawijn** (LPF): Ik hoor nu heel veel zeggen. Er wordt niet voldaan aan de voorwaarden. Mevrouw Van Miltenburg wil weten hoe de offerte is verlopen. Zij wil weten hoe het met de toegankelijkheid van de stations is gesteld. Wij weten allemaal dat die minder wordt. Begrijp ik goed dat zij over haar bezwaren heen stapt als de minister een belangrijke reden heeft? De antwoorden op haar vragen hadden al in de brief van de staatssecretaris moeten staan. Daarom vind ik dat het huiswerk over moet worden gedaan. Vindt mevrouw Van Miltenburg dat ook? Dan kunnen wij tenminste over belangrijke zaken praten. Er is op zichzelf best wat voor te zeggen dat er een plafond aan het budget is. Mevrouw Van Miltenburg wil een belangrijke reden horen. Die ken ik niet. Misschien kent zij die wel. Welke belangrijke reden zou dat moeten zijn?

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Als ik het heel algemeen laat, krijg ik

geen antwoord op mijn vragen. Ik heb een aantal punten genoemd die voor ons heel belangrijk zijn. Ik heb daarom gevraagd om welke reden niet aan de voorwaarden is voldaan. Daarom heb ik ze genoemd.

De heer **Nawijn** (LPF): Ik wacht met u af!

□

Mevrouw **Tonkens** (GroenLinks): Voorzitter. De fractie van GroenLinks heeft niet honderden, maar duizenden protesten tegen deze maatregel ontvangen. Dat is niet verwonderlijk, want mensen hebben met enkele reisjes naar vrienden, familie, vrijwilligerswerk en studie al heel snel hun budget voor het hele jaar opgesnoept. Als dat meedoen is, weten wij niet wat niet-meedoen is en als dit gelijke behandeling is, weten wij niet wat ongelijke behandeling is. Over het idee van het stellen van een maximum voor degene die met het openbaar vervoer kan reizen valt in principe met de fractie van GroenLinks te praten. Wij vinden immers het gebruik van het openbaar vervoer heel belangrijk. Maar gebruik van het openbaar vervoer kan alleen als er ook openbaar vervoer is. Dat is er vaak niet. Verder moet het openbaar vervoer toegankelijk zijn en dat is het al helemaal niet. Bussen lijken wel speciaal ontworpen om gehandicapten te weren. Er is bijna niets moeilijker dat in een bus klimmen. Die hebben namelijk van die vreselijk rare treden die het nodig maken dat je enorm grote stappen neemt. Er is geen ruimte om een rollator of iets dergelijks neer te zetten. Er is ~~te~~berhaupt niet de mogelijkheid om met een rolstoel in een bus te komen. Kortom, reizen met een bus is een nachtmerrie.

Over de treinen hebben anderen al gesproken. Van alle stations is maar 73% toegankelijk. Verder is niet eens duidelijk aan welke eisen de stations dan wel de treinen voor 2030 moeten voldoen. In 2030 zouden de treinen namelijk toegankelijk moeten zijn, maar niet duidelijk is hoe dat wordt gerealiseerd. Mijn vroegere collega Hugo van der Steenhoven heeft hierover in 2000 een amendement ingediend. Daarin wordt gevraagd om een AMvB waarin eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid aan het openbaar. Daarmee zou dus duidelijk worden waaraan het

Tonkens

openbaar vervoer moet voldoen om toegankelijk te zijn. De strekking van dit amendement is nog niet uitgevoerd. Waarom niet? Kan dit snel gebeuren?

Als er al ooit over een beperking gepraat zou moeten worden, zouden wij graag onderscheid maken tussen reizen voor bezoek aan familie en het reizen voor studie of vrijwilligerswerk. Familieleden kunnen wel naar je toe komen, maar een school niet en dat is een belangrijk verschil. Een maximum voor mensen die niet met het openbaar vervoer kunnen reizen vinden wij onder geen enkele voorwaarde toelaatbaar.

Met verbazing hebben wij kennisgenomen van de bureaucratische rompslomp die dit voorstel met zich brengt. Het houdt namelijk in dat mensen die al geïndiceerd zijn nog eens een keer moeten worden geïndiceerd. Wij hebben begrepen dat daarmee 9 mln van de 26 mln zou zijn gemoeid. Dat zouden wij volstrekt absurd vinden. Wij begrijpen niet waarom dit moet en waarom niet gewoon de huisarts kan blijven indiceren. Indicering door de huisarts zou toch voldoende moeten zijn.

Wij vinden het ook heel belangrijk dat begeleiders mee kunnen blijven reizen, omdat anders de betrokkenen niets hebben aan de mogelijkheid van reizen. Veel mensen zijn namelijk van begeleiders afhankelijk.

Als er toch bespaard zou moeten worden, willen wij weten in hoeverre er bespaard zou kunnen worden op het soort taxi? Is er verschil tussen autotaxi's en taxibusjes? Hoe zit het in dat verband met de kosten?

Kortom, wij vinden het hele plan volkomen ontoelaatbaar. Het moet van tafel. Wij vragen de regering dan ook om een uitstel met drie maanden en om in die drie maanden een nieuw plan op te stellen. Dat nieuwe plan zou de maatschappelijke participatie niet moeten inperken en de sociale participatie niet onaanvaardbaar moeten bemoeilijken. Het is bekend dat ConneXXion de overbrugging kan regelen, dus wat ik vraag is te doen. Wij willen ook graag een plan waarin voor de hele keten een persoon verantwoordelijk wordt gesteld. Wil de regering hiervoor zorgen? Op deze manier blijft het namelijk een rommeltje.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie):

Voorzitter. De gang van zaken deze week rond dit debat biedt een goede illustratie van het probleem. Wij zouden gisteravond hierover spreken. Er kwamen veel gehandicapten naar Den Haag om het debat bij te wonen, maar dat werd uitgesteld wegens ziekte van de staatssecretaris. Niet iedereen kan het zich permitteren om vandaag weer naar Den Haag te komen en er alsnog bij te zijn. Dat wordt in de toekomst niet beter, als dit systeem van kracht wordt. Voor velen zal het dan onmogelijk zijn om al te veel te reizen, want zij worden beperkt in hun mobiliteit. Dat probleem bespreken wij vandaag.

Ik heb gisteren in het Kamergebouw gesproken met een van de mensen die teleurgesteld waren omdat zij onverrichterzake naar huis moesten. Zij heeft mij een staatje gegeven. Als je het kilometerbudget versleutelt en er rekening mee houdt dat het niet mag worden gebruikt binnen het vijfzonegebied en dat het retourtjes moeten zijn, dan komt dat in haar situatie ± dat zal voor alle gehandicapten gelden ± op acht reisesjes per jaar of een heel lange reis heen en terug. De betrokkene zal gelet op haar toestand in het 350-km-budget terecht komen en niet om medisch-ergonomische redenen in een hoog budget vallen. Zij heeft evenwel moeten ervaren dat zij vanwege het formaat van haar rolstoel regelmatig wordt geweigerd in de trein, tram en metro. Dat betekent dat het openbaar vervoer in deze situatie geen reëel vervoersalternatief is. Ik heb deze ene situatie wat uitvoeriger geschetst, maar ik neem aan dat die staat voor een heleboel situaties van problematisch vervoer als deze regeling van kracht wordt.

Er kunnen op zichzelf positieve opmerkingen worden gemaakt over de beweegredenen om naar een nieuw systeem te kijken. De knelpunten van TraXX moesten worden opgelost en een breder gebruik moest mogelijk worden gemaakt. Op zichzelf verdient het streven naar een financieel houdbaar systeem ondersteuning; dat kun je niet zomaar afwijzen. De gedachte dat bovenregionaal vervoer aanvullend moet zijn op regulier vervoer is ook niet onredelijk, althans voor hen die met het openbaar vervoer kunnen reizen. Daar zit het probleem in belangrijke mate.

De meer kritische invalshoek van mijn fractie overheerst, maar dat had u wellicht al begrepen. Wij hebben de mond vol van zorg op maat, cliëntgericht en vraaggestuurd. Maar bepalend voor een nieuw stelsel is de vraag hoeveel budget wij hebben en hoe wij dat verdelen over de mensen die ervan gebruik moeten maken en die erop zijn aangewezen voor sociaal-recreatief vervoer. Dat vind ik fundamenteel verkeerd. Financieel-budgettaire overwegingen zijn niet onbelangrijk. Ze zijn zelfs heel belangrijk, maar ze mogen niet de boventoon voeren in de overwegingen. Ik heb toch sterk de indruk dat dit hier is gebeurd. Er is per saldo 17 mln euro beschikbaar, die anders wordt verdeeld over de 55.000 pashouders.

Een principiële punt voor mijn fractie is dat de 700 km PKB'ers worden beperkt in hun sociaal-recreatieve mobiliteit. Er wordt een harde limiet gesteld. Voor hen is het openbaar vervoer geen alternatief vanwege medisch-ergonomische redenen. De taxiprijs van 1,25 euro boven het PKB is voor velen onbetaalbaar. Daarbij komt dat het nieuwe stelsel niet los kan worden gezien van alle andere maatregelen waardoor gehandicapten zijn en worden getroffen. Wij hebben er het afgelopen halfjaar meer dan eens over gesproken. Harde voorwaarde voor mijn fractie voor een nieuw stelsel dat aanvullend moet werken op regulier OV is dat het reguliere openbaar vervoer op orde is. Dat is het niet, zoals wij bijna Kamerbreed hebben vastgesteld. Voor mijn fractie is dat een harde voorwaarde om welk ander stelsel ook in te gaan dat daarop moet aansluiten.

Ik heb een heel principiële punt. Ik heb niet voor niets indertijd bij de behandeling van de Wet gelijke behandeling voor gehandicapten en chronisch zieken een amendement ingediend ± op de valreep was dat niet meer nodig, omdat het kabinet zelf met stappen kwam ± om mobiliteit van meet af aan mee te nemen in die wet. Dat is essentieel. Ik ken alle overwegingen, problemen en investeringschema's, maar als wij de problemen zien waarmee wij nu te maken hebben, kan het toch geen wassen neus zijn dat wij indertijd een andere beslissing hebben genomen op dat punt?

Ik rond af. Ik had een aantal feitelijke vragen, omdat ik uit de verschillende brieven niet goed

Rouvoet

begreep hoe het precies zat met een aantal punten van de regeling. De brief aan de CG-raad wijkt op een aantal punten af van de informatie die de Kamer rechtstreeks heeft gekregen, bijvoorbeeld op het punt van de begeleider. De staatssecretaris heeft gezegd dat hij de CG-raad erop gewezen heeft dat de begeleider gratis mee mag met het openbaar vervoer. Er zit licht tussen de verschillende stellingen en brieven. Ik vraag om feitelijke opheldering. Hoe ziet de kortingsregeling eruit voor pashouders die door hun PKB heen zijn? Dat is mij niet helemaal helder geworden. Kost het meteen vanaf de eerste extra kilometer 1,25 euro? Ook hierover bereiken mij verschillende signalen.

Mijn conclusie is dat het niet kan zoals het nu voorligt. Als ik de woordvoerders van CDA, D66 en VVD hoor, valt het mij op dat ze alle drie aanvullende eisen hebben gesteld. Dat is aan de ene kant verheugend, maar aan de andere kant vrees ik dat er straks een kleine tegemoetkoming komt. Ik hoop dat de fracties aan hun stevige eisen vasthouden, vooral op het principele punt dat mensen niet in hun absolute mobiliteit beperkt mogen worden en dat een reëel vervoersalternatief aanwezig moet zijn. Datgene wat wij bij de Wet gelijke behandeling hebben afgesproken, mag geen wassen neus worden.

□

Mevrouw **Kant** (SP): Voorzitter. Het is heel beschamend dat wij hier opnieuw spreken over iets wat een verslechtering betekent voor de gehandicapten in dit land: een beperking van het aantal kilometers waarover zij een vergoeding kunnen krijgen, betaling voor de indicatiestelling, het niet meer mogen meenemen van een begeleider en het niet bieden van hulp bij het regelen van vervoer met het vreselijke woord "ketenmanagement". Op deze manier wordt gehandicapten de mogelijkheid ontnomen om volwaardig aan onze samenleving mee te doen. Een deel komt weer achter de geraniums terecht, vrijwilligerswerk wordt onmogelijk, familiebezoek wordt zeer beperkt en ook uitjes gunnen wij deze mensen blijkbaar niet. Zij worden weer afhankelijk van andere mensen en de bereidheid van andere mensen om hen mee te nemen en

om contacten te leggen, terwijl het juist zo belangrijk is dat gehandicapte mensen onafhankelijk deel kunnen nemen aan onze maatschappij.

In een van de reacties las ik: als het niet zo serieus was, leek het wel een slechte 1 april-grap. Het is helaas geen slechte 1 april-grap. Een slechte maatregel is het wel. In mijn ogen is het een ordinaire bezuiniging. Ik vind dat de beperking voor deze groep mensen gewoon van de baan moet. Er zijn fracties die pleiten voor uitstel en voor nadere bestudering. Ik steun dat soort voorstellen, ik vind het prima als wij dat vandaag kunnen bereiken, maar voor mij moet het gewoon afstel worden. Ik vind het niet verantwoord dat wij het in een modern westers land niet voor elkaar kunnen krijgen dat mensen een beetje menswaardig kunnen meedoen, net als anderen in de maatschappij.

Gelijke rechten verdragen zich op geen enkele manier met een quorum. Gehandicapt of niet, iedereen heeft recht op openbaar vervoer. Je kunt niet eens op het idee komen om daar een quorum voor in te voeren. Als ik veel wil reizen omdat ik een groot sociaal leven heb, omdat ik veel vrijwilligerswerk doe of omdat ik veel bezoeken aflag, dan moet ik die keuze kunnen maken. Ik zou wel willen weten wie in deze zaal vindt dat gehandicapten in onze maatschappij die keuze niet mogen maken.

Het uitgangspunt is: wie kan, moet met het openbaar vervoer. Ja, was dat maar waar, was het maar waar dat je als gehandicapte met het openbaar vervoer kunt. Dat is nu juist het probleem. Ik ben voor de omgekeerde volgorde. Zolang het openbaar vervoer niet op orde en niet toegankelijk voor gehandicapten is, kun je geen beperking opleggen.

Het is eigenlijk gewoon een gotspe dat iets als dit in dit land niet geregeld is. Gehandicapten moeten gewoon net als ieder ander gebruik van het openbaar vervoer kunnen maken. De werkelijkheid is anders. Wij hebben in deze Kamer indertijd gesproken over de Wet gelijke behandeling. Over de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer is toen gezegd: dat kan nog niet, dat komt pas in 2030. Dat is wel heel erg ver weg. Het moet echt veel sneller kunnen. Hoeveel sneller kan het volgens het kabinet?

Los hiervan is er nog veel meer te doen. Perrons zijn niet op de goede hoogte. Bovendien zijn er lang niet overal aangepaste perrons. Waarom is dat niet het geval en waarom wordt daar niet snel iets aan gedaan? Op dit moment zijn er in Nederland nog 16 stations die ~~de~~ überhaupt niet toegankelijk zijn voor gehandicapten. Dat is toch absurd? Ik vind dat op zijn minst de garantie moet worden gegeven dat te verbouwen stations en nieuw te bouwen stations volledig toegankelijk zullen zijn voor gehandicapten.

Onlangs heeft een aantal Kamerleden op initiatief van de heer Rouvoet gezamenlijk schriftelijke vragen gesteld. Een van die vragen was of het aantal klachten van gehandicapten over de NS en het openbaar vervoer was toegenomen. Het antwoord daarop was dat het aantal klachten niet was toegenomen. Ik hoor echter signalen dat het aantal klachten wel toeneemt. En toen ik de NS vandaag belde, konden zij geen antwoord geven op de vraag of het aantal klachten toeneemt. Ik ben dan ook heel benieuwd op welke cijfers het antwoord van de minister en de staatssecretaris is gebaseerd.

Mijn volgende vraag betreft de gelijkvloerse instap op perrons. Wij kunnen in Nederland heel veel in technologisch opzicht, maar wij schijnen niet in staat te zijn om binnen een paar jaar te regelen dat iemand gewoon met zijn rolstoel de trein in kan rijden. Zo moeilijk kan dat toch niet zijn?

Het moet mogelijk blijven dat een begeleider mee reist. Het ketenvervoer ± het regelen dat iemands vervoer geregeld wordt ± moet in orde blijven. Ik begrijp dat de CDA-fractie dat ook wil. Dat moet vandaag dus te regelen zijn. Mijn laatste vraag is waarom mensen nu weer opnieuw moeten betalen voor de indicatie, nog los van alle extra bureaucratie die dat met zich brengt.

□

De heer **Nawijn** (LPF): Voorzitter. Meer maar wel minder, zo typeer ik het voorstel van de staatssecretaris. De bedoeling van het nieuwe systeem van bovenregionaal vervoer is dat meer mensen dan nu van dit vervoer gebruik gaan maken. Gezien de kilometerbudgetten, wordt het echter wel minder voor de mensen die er gebruik van willen maken. Daar komt het voorstel van de

Nawijn

staatssecretaris althans op neer. Ik snap er niets van. Er is veel onrust bij alle gehandicapten en hun belangenorganisaties. De voorstellen van de staatssecretaris voor een nieuwe regeling van dit vervoer voor mensen met een handicap is bij velen heel slecht gevallen. De staatssecretaris gebruikt het aflopen van het contract met ConneXXion om het bestaande TraXX-systeem af te schaffen en daarvoor in de plaats een nieuw systeem te introduceren. De doelstelling van het nieuwe systeem is de knelpunten van het huidige TraXX-systeem oplossen en een breder gebruik van vervoer voor mensen met beperkingen mogelijk maken. Die doelstelling kun je begrijpen, maar door de oplossing die de staatssecretaris kiest voor het realiseren van deze doelstelling, worden de problemen alleen maar groter. De staatssecretaris tuigt een bureaucratische indicatietraject op voor het hoge standaard persoonlijk kilometerbudget. Dat budget is maar 700 km per jaar. Daar ben je zo doorheen als je een keer van Maastricht naar Groningen gaat.

Als je door dat budget heen bent, dan moet je in plaats van 16 eurocent 1,25 euro per kilometer gaan betalen. Dat zou dan een sterk gereduceerd tarief zijn. Ik heb vanmiddag echter eens rondgebeld en aan verschillende koeriersbedrijven gevraagd wat er allemaal kan voor 1,25 euro. Nou, ik kan alle gehandicapten aanraden om dan geen gebruik te maken van ConneXXion, want koeriersbedrijven zijn bereid om zelfs voor minder dan 1 euro speciale busjes te laten rijden om gehandicapten daarheen te brengen waar zij heen willen. Die 1,25 euro per kilometer is dus gewoon veel te duur.

Voorts moet geconstateerd worden dat de staatssecretaris voor de aanbesteding niet goed heeft nagedacht. Zij wil een openeinde-systeem dichten. Op zichzelf is dat terecht. Ook mijn fractie vindt openeindefinanciering niet goed. De staatssecretaris schrijft echter ook dat alle inschrijvers opnieuw een aanbidding moeten doen als gevolg van het door haar voorgestelde nieuwe systeem en dat dit onwenselijke vertraging en grote onzekerheid oplevert. Verder schrijft zij dat het loslaten van het maximum om beide bovenstaande redenen niet mogelijk is. Met een goed vooronderzoek en een goede analyse vooraf had dit

allemaal voorkomen kunnen worden. Met het nieuwe systeem wordt ook niet voorzien in ketenmanagement. De gehandicapte moet met drie vervoerders een afspraak maken. De vraag is dus wat wij dan opschieten met het nieuwe systeem.

Ronduit schokkend vind ik de constatering rond de toegankelijkheid van de stations van de spoorwegen. Ik vind dat het niet kan dat 73% van de stations geheel of gedeeltelijk ontoegankelijk is. Dat is een land als Nederland absoluut onwaardig. In andere landen worden veel betere voorzieningen getroffen: daar moeten voorzieningen toegankelijk zijn voor gehandicapten. Ik vraag de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat om te reageren op dit soort beschamende zaken. Kunnen de bewindslieden aangeven, hoeveel gehandicapten onder het hogere persoonlijk budget vallen? Is al geanalyseerd hoeveel kilometers er zullen worden gebruikt of zijn gebruikt?

Wat blijft er over van de belofte van het kabinet om de gehandicapten zoveel mogelijk te ontzien? Is solidariteit met de mensen die het toch al zo zwaar hebben in deze samenleving juist in deze tijd van bezuinigingen niet belangrijk? Zij kunnen er niets aan doen dat zij gehandicapt zijn, en het gaat om participatie in de samenleving van hen die een functiebeperking hebben. Wat blijft er over van het motto van het kabinet dat iedereen mee moet doen? Deze regeling verhindert absoluut dat gehandicapten volwaardig mee kunnen doen.

Dat het kabinet streeft naar het einde van een openeinderegeling, is te begrijpen. Maar wat daarvoor in de plaats komt, is een heel slechte regeling: een nieuw bureaucratisch systeem met indicatiestelling, geen ketenmanagement, veel zwaardere financiële lasten voor de gehandicapten, niet-meedoen van de gehandicapten, en dat terwijl de overheid zelf de toegankelijkheid van de stations, van treinen en bussen jarenlang op zijn beloop heeft gelaten. De LPF is dan ook tegen deze regeling en dringt er bij de minister op aan, opnieuw in overleg te treden met de gebruikersorganisaties voor een andere regeling.

De heer **Van der Ham** (D66): Een maximering is voor de LPF bespreek-

baar. Wat zou een goed maximum zijn?

De heer **Nawijn** (LPF): Ik weet dat de huidige regeling uit de hand is gelopen. Maar moeten we niet eerst analyseren wat de oorzaak daarvan is? Als we toestaan dat meer mensen daarvan gebruik maken terwijl de budgetten ongewijzigd blijven, moet dat zijn gebaseerd op de feiten. Ik wil mij niet vastleggen op een kilometerbudget, maar wil graag zien wat de analyse van het verleden is, en hoe we toekomstig beleid formuleren. De staatssecretaris heeft in augustus 2003 een brief geschreven waarin een aantal voorwaarden is genoemd. De enige voorwaarde waaraan wordt voldaan, is de hoogte van het budget.

De heer **Van der Ham** (D66): U wilt dus kijken naar de huidige praktijk, die u als leidraad wilt nemen voor een eventuele maximering.

De heer **Nawijn** (LPF): Ik wil ook horen of er mensen zijn die wat makkelijker met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dat weet ik allemaal niet, zodat ik dat ook niet kan beoordelen.

De vergadering wordt van 22.12 uur tot 22.25 uur geschorst.

□

Minister **Hoogervorst**: Mevrouw de voorzitter. Ik dank de Kamer voor haar inbreng in eerste termijn. Verder wil ik namens het kabinet mijn hartelijke felicitaties overbrengen aan het adres van mevrouw Van Dijken in verband met haar maidenspeech. In heb haar reeds in een aantal algemeen overleggen leren kennen als een geducht opponent. Een goede regering heeft een goede oppositie nodig, dus ik wens haar veel succes en zie uit naar nog vele debatten met haar. Tevens hoop ik dat zij snel mag herstellen van het lichamelijk ongemak dat zij nu ondervindt.

Voorzitter. Wij spreken vandaag over een belangrijk onderwerp dat raakt aan de participatie van gehandicapten in onze maatschappij. Het is logisch dat dit onderwerp zich in de intensieve aandacht van de Staten-Generaal mag verheugen. Voordat ik op het voorstel inga dat van de zijde van de regering is gedaan, wil ik nog iets zeggen over

Hoogervorst

de voorgeschiedenis, ook om te kunnen verklaren hoe wij in de huidige positie zijn geraakt.

In 1997 is begonnen met het bovenregionaal vervoer. Daarvoor was er helemaal niets geregeld wat betreft het vervoer van gehandicapten tussen stad en stad. Er waren in ieder geval grote lacunes. Via private aanbesteding is in 1999 gekomen tot het model van de ketenmanager, genaamd TraXX. Het was uitdrukkelijk de bedoeling dat dit systeem gecentreerd zou zijn rond het openbaar vervoer en dat alleen mensen die vanwege hun handicap niet met de trein konden reizen, rechtstreeks van deur tot deur zouden worden vervoerd. Bij aanvang van dit nieuwe systeem gebeurde dat ook als zodanig. Ongeveer 57% van de ritten vond plaats met assistentieverlening en met gebruikmaking van het openbaar vervoer. In de huidige periode is dat teruggebracht naar helemaal nul. Wat ging er nu mis? In de praktijk bleek TraXX het onderscheid tussen niet-kunners en niet-willers niet te kunnen en wellicht veelal ook niet te willen maken. Bovendien was er geen indicatiestelling geregeld. Er ontstond een geleidelijke afkalking van het aantal ritten dat met openbaar vervoer werd gemaakt. Toen er een nieuwe aanbesteding moest komen, kwam de overheid in een dwangpositie te verkeren ten opzichte van ConneXXion en is het proces van het gebruik maken van het openbaar vervoer helemaal tot stilstand gekomen en gaat iedereen die van TraXX gebruik maakt alleen nog maar met de taxi. Ik zeg er wel bij dat er per jaar buiten TraXX om nog steeds 45.000 gehandicapten met de Nederlandse Spoorwegen reizen en daarbij gebruik maken van assistentieverlening.

Wat is er nu precies mis gegaan? Ik heb al gesproken over de mislukte aanbesteding in 2002. Daarna vond er vrijwel uitsluitend nog taxivervoer plaats. Dit was zeer aantrekkelijk voor TraXX en voor de cliënt. Ook voor mensen zonder handicap is het plezieriger om met een taxi te reizen dan met het openbaar vervoer. Vooral door mond-tot-mondreclame nam de populariteit van het vervoer per taxi zeer snel toe. In de periode 1999-2002 is het aantal pashouders heel langzaam toegenomen van 21.000 tot 38.000. In 2003, toen er sprake was van vrij taxivervoer, is dit aantal explosief gestegen tot 56.700;

een stijging van 50% in een jaar. Het aantal gereisde kilometers is gestegen van ruim 10 miljoen in 2002 tot 17,4 miljoen in 2003; een stijging van 70%. In dat jaar werd het budget dan ook met 3 mln overschreden. Als het huidige groeitempo aanhoudt ± en er is geen reden om aan te nemen dat dit niet het geval zal zijn ± is de kans op een overschrijding met meer dan 20 mln zeer groot. Wij hebben te maken met een volledig onbeheersbare ontwikkeling. De regering wil het systeem op zichzelf graag behouden, maar dan moet het wel beheersbaar gemaakt worden.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Het doet mij genoegen dat u het systeem wilt behouden. Heeft u de groei van het gebruik en van het aantal gereisde kilometers afgezet tegen de toename van de mobiliteit van niet-gehandicapte Nederlanders? Vindt u niet dat u moet meewegen dat het om mensen gaat die nauwelijks gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer? Is het onbeheersbaar als men eindelijk de mogelijkheid krijgt om te reizen?

Minister **Hoogervorst**: Ik neem degenen die van deze regeling gebruik maken helemaal niets kwalijk. Er is geen sprake van misbruik en ook niet van oneigenlijk gebruik. Ik begrijp heel goed dat het aantrekkelijker is om per taxi te reizen dan met het openbaar vervoer. Dat geldt voor gehandicapten net zo goed als voor mensen zonder een handicap. Ik begrijp heel goed dat het financieel zo uit de hand loopt.

Er blijkt sprake te zijn van opmerkelijke ontwikkelingen. Het is overigens jammer dat de Kamer de gegevens over het daadwerkelijke gebruik van deze regeling nog niet eerder heeft gekregen. In 2003 reisde 60% van de gebruikers minder dan 600 km per jaar. Deze groep is goed voor een zesde van de totale kosten. De 4% die het meeste gebruik maakt van deze regeling, maakt gemiddeld 60 ritten met een gemiddelde lengte van 80 km per jaar. Deze kleine groep heeft dus een totale reisafstand van bijna 5000 km per jaar. Sommigen hebben zelfs besloten om hun aangepaste auto verkopen om alleen nog maar per taxi te reizen. Als de hele groep zo rond de 4000 tot 5000 km zit, kan gezegd worden dat er sprake is van een algemeen gevoelde behoefte. Hier is echter te

zien dat een heel kleine groep zeer veel gebruik van de regeling maakt en dat een heel grote groep vrij gematigd gebruik maakt van de regeling.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Om deze cijfers te duiden, is het interessant om te weten waar deze top 4% woonachtig is en wat de afstand is van het woonadres tot het dichtstbijzijnde openbaarvervoersopstappunt.

Minister **Hoogervorst**: Ik vermoed dat deze mensen het openbaar vervoer helemaal niet gebruiken. Ik denk dat de regionale spreiding invloed heeft op het gebruik. Het is echter onwaarschijnlijk dat het zo extreem uitpakt. Dat is de heer Van der Vlies toch met mij eens?

De heer **Van der Vlies** (SGP): 4% van het bestand is slechts een vijfentwintigste deel. Stel nu dat, modelmatig geredeneerd, aantoonbaar veel mensen van die 4% in de regio woont, in het kerkdorp ver weg van de infrastructuur, dan is dat voor mij een acceptabele verklaring.

Minister **Hoogervorst**: Ik vind het, gezien de enorme spreiding met grote extremen aan de top, duidelijk dat de ene mens er heel anders gebruik van maakt dan de andere. Ik zeg nogmaals niet dat er misbruik wordt gemaakt. Mensen maken gebruik van wat kan. Dat verwijt ik niemand. De spreiding geeft echter aan dat er iets aan de hand is. Wij weten dat het voorkomt dat mensen bijvoorbeeld de auto verkopen omdat de regeling economisch gezien veel voordeliger is. Dat kan niet de bedoeling zijn. De genoemde 4% van de mensen is bovendien goed voor 25% van de kosten van de regeling. Dat is geen gezonde situatie. Het is daarom heel redelijk dat wij een situatie proberen te creëren waarin wij het gros van de mensen een heel redelijke voorziening kunnen geven. Ik probeer straks aan te tonen hoe dat in elkaar steekt. Daarbij wordt een zekere maximering aangebracht. De Kamer wist al geruime tijd dat er sprake zou zijn van een maximering, al wist men niet welke.

Er zijn twee dingen die erop duiden dat er iets fout is gegaan. Wij zijn begonnen met een percentage van 57 aan gebruik van het openbaar vervoer, terwijl dat cijfer nu op nul

Hoogervorst

staat. Daarnaast is er deze enorme spreiding in het gebruik. Dat wijst op een instabiele regeling. Het is ook volstrekt helder dat het financieel niet draagbaar is. Bij handhaving van de situatie krijgen wij een ontsporing van het systeem. Ook de gehandicapten zijn er niet mee gebaat als wij regelingen laten ontsporen die vroeg of laat om maatregelen vragen.

De heer **Van der Ham** (D66): De minister spreekt van een groep van 4% die 5000 km reist. De minister weet niet waar deze mensen wonen. Weet de minister wie het zijn? Zijn het jonge mensen die vrijwilligerswerk doen?

De **voorzitter**: Ik sta dit niet toe. U stelt een vraag. Ik houd de interrupties kort. Ik weet immers dat er nog veel meer komen. Ik vraag u om het kort te houden.

Minister **Hoogervorst**: Ik weet dat niet. Ik wil dat ook niet weten. Ik wil niet zover in de privacy duiken. Men moet het echter met mij eens zijn dat het cijfer van zestig ritten van 80 km, afgezet tegen het gemiddelde gebruik van de regeling, aangeeft dat er iets aan de hand is. Iedereen die van de regeling gebruik maakt, zal door dit cijfer opgejaagd worden om de regeling maximaal te benutten. Dat is niet goed. Iedereen kan zien dat doorgaan met deze regeling tot zeer grote ongelukken leidt.

De heer **Van der Ham** (D66): Is maatwerk bij gehandicaptenvervoer een doel van de minister, los van de praktische uitvoerbaarheid?

Minister **Hoogervorst**: Dat zou misschien wel de ideale situatie zijn, maar is zeker op dit moment niet goed uitvoerbaar. Daarom is ook voor dit betrekkelijk eenvoudige systeem gekozen.

Mevrouw **Kant** (SP): Heeft u deze cijfers ook voor niet-gehandicapten die gebruik maken van het openbaar vervoer?

Minister **Hoogervorst**: Nee, die heb ik niet, maar ongetwijfeld zijn ze er wel.

Mevrouw **Kant** (SP): Ik vraag dit natuurlijk niet voor niets!

Minister **Hoogervorst**: Ik begrijp natuurlijk wel waar u naartoe wilt!

Mevrouw **Kant** (SP): Natuurlijk zit er spreiding in het gebruik van het vervoer. Gehandicapten zijn net als niet-gehandicapten verschillend in hun manier van leven. Dat is toch normaal en daar hebben ze toch gewoon recht op? Dan hebben ze ook net zoveel recht als niet-gehandicapten om gebruik te maken van het openbaar vervoer!

Minister **Hoogervorst**: Ik vind dat gehandicapten recht hebben op solidariteit van de samenleving. De kosten kunnen u niets schelen, maar alle andere deelnemers aan het debat hebben gezegd dat er wel een afweging moet worden gemaakt tussen de solidariteit en de daaruit voortvloeiende kosten. Niet iedereen zal tot eenzelfde uitkomst komen, maar met uitzondering van u heeft iedereen erkend dat daar toch grenzen aan zijn. Wij zullen het op dit punt dus niet met elkaar eens worden. Gehandicapten hebben recht op solidariteit, maar dit is niet de enige regeling op het gebied van mobiliteit. Er gaat zo'n 450 mln euro naar de plaatselijke mobiliteit voor gehandicapten via de WVG, 250 mln euro via de REA, de AWBZ en andere regelingen. In totaal gaat het dus om zeer forse bedragen. De samenleving wil best solidariteit met gehandicapten tonen, maar als men ziet dat er door sommigen zo fors gebruik van wordt gemaakt, soms zo fors dat men de eigen aangepaste auto opgeeft omdat de huidige regeling handiger en minder kostbaar is, dan zullen velen toch zeggen dat dit niet de bedoeling is. Dat gevoel heb ik in ieder geval zelf heel sterk!

De heer **Nawijn** (LPF): Op zich kan ik de redenering van de minister wel een heel eind volgen. De cijfers had ik overigens wel graag willen hebben, want dat had een betere beoordeling mogelijk gemaakt. De minister zei dat in het verleden geen sprake was van indicatiestelling. Dat kan natuurlijk een heel verschil uitmaken. Als het om zwaar-gehandicapten gaat, kan hen dat natuurlijk niet echt worden verweten. Nu komt de staatssecretaris met een regeling waar zij graag meer mensen van gebruik wil laten maken. Is dat niet enigszins in strijd met elkaar?

Minister **Hoogervorst**: Dan kom ik inderdaad op wat ik wil bereiken. Ik denk dat ik aannemelijk kan maken dat wij met onze voorstellen een heel

behoorlijk bereik hebben en er zelfs nog een groei van het gebruik van die voorziening mogelijk zal zijn.

De heer **Nawijn** (LPF): Misschien zouden er minder mensen gebruik van moeten kunnen maken, waardoor mensen met een zware handicap die niet van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken, meer kilometers met het openbaar vervoer kunnen afleggen dan die 700 km, maar dat kan ik nu niet goed beoordelen.

Minister **Hoogervorst**: De crux van het voorstel is om terug te gaan naar de basis van de regeling die wij in 1999 hebben geïntroduceerd, dus een grote meerderheid van de gebruikers met het openbaar vervoer. Ik geef graag toe dat dit niet perfect is ± straks kom ik nog met een voorstel dat het de mensen iets gemakkelijker zal kunnen maken ± maar wat vier jaar geleden kon, kan nu nog steeds. Wij moeten terug naar het primaat van het openbaar vervoer. Dat gaat natuurlijk niet vanzelf, daar moeten wij de mensen ook wel een prikkel toe geven. Die prikkel bestaat uit het systeem van gelimiteerde taxikilometerbudgetten. Men zal een betere afweging maken voor welke trajecten de taxi wordt gebruikt. De ene keer zal men met een familielid meegaan, de andere keer met het openbaar vervoer en de andere keer met een taxi. De wetenschap dat dit budget gelimiteerd is, zal mensen in ieder geval tot die afweging dwingen en dat vind ik op zich heel gerechtvaardigd. Straks kom ik nog te spreken over de hoogte van dat budget.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): U riep net: hier gaat iets niet goed! Dat heb ik ook. Twee korte vragen daarover. Voordat alle interrupties begonnen, vertelde u schokkende dingen. Waarom zijn die cijfers nooit eerder naar de Kamer gestuurd? De brieven van de staatssecretaris reppen daar namelijk helemaal niet over. Verder zei u dat het primaat weer bij het openbaar vervoer moet worden gelegd. Hoe komt het dat het daar niet meer ligt? Blijkbaar is daar dus ook iets fout gegaan.

Minister **Hoogervorst**: Het antwoord op uw tweede vraag heeft veel te maken met het feit dat mensen de taxi ontdekten en in zekere mate calculerend gedrag gingen vertonen.

Hoogervorst

Heel belangrijk is geweest het mislukken van de aanbesteding in 2002, waardoor de toenmalige minister van Sociale Zaken in een onmogelijke onderhandelingspositie met TraXX kwam te verkeren en TraXX als het ware zijn voorwaarden kon dicteren. Die voorwaarden kwamen neer op: wij willen niks meer te maken hebben met de beslissing of iemand met het openbaar vervoer of met de taxi moet gaan, de mensen komen allemaal naar ons toe. Het is dus niet alleen maar een kwestie van calculerend gedrag. Er ontstond toen een onmogelijke situatie, waardoor het helemaal fout is gegaan. En als er eenmaal zo'n prachtige voorziening bestaat, dan gaan mensen die benutten. Wie kan hun dat kwalijk nemen?

Ik heb de brieven nog eens nagekeken; daarin is wel aan de cijfers gerefereerd. De cijfers over 2003 zijn nog maar net beschikbaar gekomen en zouden onmogelijk in de brief van augustus hebben kunnen staan. In die brieven waren de belangrijkste beslissingen al vermeld. Ik ben best bereid om het overzicht van de cijfers, bijvoorbeeld de tabel over het gebruik van de verschillende categorieën, nog vóór de stemming aan de Kamer toe te zenden. Ik denk dat dit de overwegingen best nog kan beïnvloeden.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Mij bekruipt, net zoals mevrouw Van Miltenburg, een naar gevoel. U presenteert cijfers waarvan niet alleen de duiding heel bepalend is voor de afweging van het kabinet, maar u vraagt ons ook daar in heel korte tijd een waardeoordeel over uit te spreken. Vindt u niet dat het nu, met hetgeen u nu op tafel legt en de waarde die u daaraan hecht, absoluut niet verantwoord is om op deze korte termijn, onder deze druk, een beslissing over dit systeem te nemen?

Ook zegt u dat men in het land wel bereid is om solidariteit met gehandicapten te betuigen. Vindt u dat dit debat gaat over solidariteit of over gelijkheid, over het gebruik kunnen maken van kilometers gesubsidieerd openbaar vervoer?

Minister **Hoogervorst**: Bijna iedereen in dit debat heeft gezegd dat het erom gaat dat gehandicapten zo goed mogelijk participeren, maar dat dit zijn grenzen kent in financiële

zinnigheid, en dat niet gelijkheid het streven is, maar gelijkwaardigheid. Eenieder die verkondigt dat hij dat voor 100% gaat regelen, spreekt niet de waarheid. Dit debat gaat volgens mij dus primair over solidariteit.

Leiden deze cijfers nu tot een andere afweging? Natuurlijk niet, want eigenlijk versterken ze de inhoud van de brieven die in de afgelopen maanden aan de Kamer zijn gestuurd, te weten de vaststelling dat het huidige systeem onbeheersbaar is en het streven om het desondanks te beheersen. De hoofdlijnen van het nieuwe systeem en de aanbesteding waren de Kamer bekend, maar natuurlijk niet de uitkomst. De maxima kunnen wellicht een koude douche zijn, maar het feit dat ze zouden komen, evenals de verhouding 1:2, waren alle bij de Kamer bekend. Er heeft daarover destijds geen overleg plaatsgevonden, maar de Kamer wist al veel. Ik geef nu wat extra informatie, waarvan ik denk dat die ons besluit in een beter perspectief zal plaatsen.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Ik vind het een tekort dat deze gegevens in de informatie aan de Kamer niet zijn meegenomen, zeker omdat de datum van 1 april er aankomt. Omdat de Kamer dit debat heeft aangevraagd, komen deze cijfers nu op tafel. Anders hadden wij het gewoon niet geweten en was het per 1 april zo gegaan. Dit hoort natuurlijk wel bij de informatieverstrekking aan de Kamer. Ik reken dat de minister uiteraard niet persoonlijk aan, maar ik vind dat de relatie tussen kabinet en Kamer wat anders had gemoeten.

Als u het mij toestaat, voorzitter, wil ik nog een opmerking maken. De minister heeft een aantal keer nadrukkelijk de term "calculerend gedrag" in de mond genomen als het gaat om de keuze voor de vervoersmodaliteit. De manier waarop de minister daarover spreekt, stoort mij eerlijk gezegd enigszins. Ik zal niet bestrijden dat er mensen zijn die wel die keuze maken. Door het gemak waarmee de minister er toch wat generaliserende opmerkingen over maakt, heb ik er echter behoefte aan om hem het volgende voor te houden. Het is mijn ervaring dat de meeste gehandicapten luxevervoer niet vinden in taxivervoer, waarvan zij afhankelijk zijn, maar in privévervoer. Wij moeten dus uitkijken om

te zeggen dat mensen het handig en goedkoop vinden en daarom liever met de taxi gaan dan met eigen vervoer. Ik denk dat heel wat gehandicapten maar wat graag de luxe zouden willen hebben om met eigen vervoer te kunnen reizen.

Minister **Hoogervorst**: Ik kan mij helemaal vinden in de woorden van de heer Rouvoet. Ik heb niemand van onheuse dingen willen betichten. Ik geloof dat ik dat een paar keer duidelijk heb gezegd. Alle mensen rekenen, en gehandicapten rekenen ook. Dat neem ik niemand kwalijk.

Voorzitter. Ik kom tot de redenen waarom ik denk dat ons voorstel een evenwichtig voorstel is. Het aantal te verdelen kilometers is in het nieuwe systeem ongeveer gelijk aan het aantal gereden kilometers in 2003. Wat dat betreft, gaan wij er niet op achteruit. Bovendien waren die kilometers in 2003 allemaal taxikilometers, terwijl wij juist terug willen naar een systeem waarin meer met het openbaar vervoer wordt gereisd. Dat betekent dat de taxikilometers over een grotere hoeveelheid reizen kunnen worden verdeeld. Er kunnen meer reizen mee worden gemaakt. Voor iemand die alleen een standaard-PKB heeft, geldt in principe dat hij alleen het aansluitend vervoer per taxi heeft. Hij kan weliswaar ook volledige taxiriten maken, maar als hij dat zoals de bedoeling is met het openbaar vervoer doet, is daarvoor 350 km beschikbaar. Het gaat gemiddeld om ritten van 10 tot 15 km. Met zo'n budget kan iemand dus rond de 30 ritten maken. Dat is natuurlijk niet niks, zeker niet als je het vergelijkt met het aantal ritten per actieve TraXX-pashouder. Dat bedroeg in 2003 11,5. Daarmee is dus aangetoond dat als er wat economischer met de taxikilometers wordt omgegaan, er veel meer reizen kunnen worden gemaakt. Uit de gegevens van 2003 blijkt ook dat meer dan 60% van de actieve pashouders minder dan 600 km reist. Voor de meerderheid van de pashouders, ook indien zij niet met de trein kunnen, voldoet een maximum van 700 km dus aan de huidige vraag.

De heer Mosterd en mevrouw Van Miltenburg hebben gevraagd of ik ruimte heb om de kilometrage te verhogen. Wij hebben een aanbesteding gedaan voor een bepaald aantal kilometers. Vanwege de vertrouw-

Hoogervorst

lijkheid van de gegevens mag ik dat aantal niet noemen. Wij hebben daarbij inschattingen gemaakt van het gebruik. Daar zat een zekere behoedzaamheid bij. Ik ben bereid om te kijken of het verantwoord is om die behoedzaamheid te laten varen en om dus uit te gaan van een hogere kilometrage. Ik ben bereid om te onderzoeken of de grens van 350 km kan worden opgeschoven naar 450 km en of de grens van 750 km kan worden opgeschoven naar 900 km. Ik ben bereid om dat met een positieve houding te bekijken. Daarbij moet ik uiteraard wel binnen de beschikbare budgettaire kaders blijven. Dit gaat dan wel ten koste van enige budgettaire behoedzaamheid. Op basis van de cijfers over 2003 zou met een grens 900 km worden voorzien in de totale vervoersbehoefte van 75% van de actieve pashouders. Ik stel vast dat dit geen goede, stabiele situatie zou zijn; met ons voorstel komt die er wel. Wij kunnen erover van mening verschillen of het genoeg is, maar het beeld dat wij de gehandicapten hiermee terug achter de geraniums jagen, klopt echt niet.

De heer **Mosterd** (CDA): Ik ben blij dat de minister het zo benadert. Het zou roekeloos zijn om alle grenzen los te laten. Ik denk echter dat er toch ruimte is en wil de minister dringend vragen om die ruimte te gebruiken zoals ik heb gevraagd. Het algemene gevoel in deze Kamer is: als wij die ruimte hebben, laten wij die dan goed gebruiken. Als er zoveel steun voor een dergelijk voorstel is, moet het lukken.

Minister **Hoogervorst**: Ik ben bereid om daarnaar op een positieve manier te kijken.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Kennelijk heeft de minister, in afwijking van zijn eerste voorstel, toch wat ruimte gevonden. In dit kader hebben wij gesproken over een quotum. Door het hanteren van een gemiddelde geeft hij sommigen een heel royaal aanbod waaraan zij geen behoefte hebben, terwijl andere mensen hun wijze van participeren onmogelijk wordt gemaakt. Daarbij denk ik aan zaken als een bestuurslidmaatschap of het actief bezig zijn met assistentiehonden. Er is blijkbaar financiële ruimte. Waarom kiest de minister dan niet voor de beste oplossing? In dit

verband zal hij ook de problemen met het openbaar vervoer moeten aanpakken. Hij laat alles op zijn eigen bord liggen, terwijl hij een escape heeft door met collega's te overleggen over een integrale aanpak.

Minister **Hoogervorst**: De staatssecretaris zal ingaan op het openbaar vervoer. Ook ik zal in dat verband nog een belangrijk voorstel doen.

Met het creëren van twee categorieën wordt natuurlijk niet volledig recht gedaan aan de diversiteit aan mensen en behoeften. Het voorstel van een standaard-PKB en een hoog PKB komt in ieder geval wel tegemoet aan verschillen in de ernst van de situatie waarin mensen zich bevinden. Ik denk dat het niet mogelijk is om een regeling te maken die perfect is toegesneden op de persoonlijke behoefte, hoewel ik dat graag zou willen. Ook in dat geval zou er overigens moeten worden gemaximeerd. Ik vind het voorstel redelijk.

De heer **Van der Ham** (D66): In dat geval komt de groep die al dat vrijwilligerswerk wil doen, automatisch in dat hoge tarief. Ik vraag de minister om toch nog wat meer lef te tonen. Er is budgettaire ruimte, dus waarom is er geen getrappt systeem mogelijk? Dan ontstaat er tenminste geen armoedeval waardoor het onmiddellijk ontzettend duur wordt. Waarom denkt de minister niet na over creatievere oplossingen, bijvoorbeeld een glijdende schaal?

Minister **Hoogervorst**: Allereerst ben ik van mening dat als je zo'n systeem wilt invoeren, je het simpel moet houden. Dit voorstel is ingewikkeld genoeg, maar in ieder geval simpeler dan wat de heer Van der Ham voorstelt. Bovendien is de aanbesteding al afgerond. Daarin stond de verhouding 1:2, en daar kan ik...

De heer **Van der Ham** (D66): Kunnen wij daar op geen enkele manier onderuit?

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Dit is wel een belangrijk...

De **voorzitter**: Het is inderdaad een belangrijk debat, maar de minister is aan het antwoorden. Als u nog een

keer een tweede vraag wilt stellen, laat u eerst de minister antwoorden. Anders stelt u niet eens een tweede vraag.

Minister **Hoogervorst**: Dit hebben wij juridisch goed laten bekijken; wij kunnen daar echt niet van afwijken. Zo zit een dergelijke aanbesteding nu eenmaal in elkaar. De andere partijen zouden kunnen zeggen: de voorwaarden van de aanbesteding zijn veranderd, dus die moet opnieuw. Er zijn natuurlijk veel teleurgestelde partijen, waaronder ConneXXion dat klaarstaat om alles te continueren. Dat heeft ons de vorige keer, toen wij in een soortgelijke positie verkeerden, voor heel moeilijke en slechte keuzes gesteld. Wij zullen een en ander dus niet weer doen. Er zijn natuurlijk een heleboel teleurgestelde partijen. Zij ruiken dan meteen hun kans en gaan naar de rechter. Dat moeten wij niet hebben.

De heer **Van der Ham** (D66): Wat zou een eventuele nieuwe aanbesteding u kosten? Misschien is de Kamer wel geïnteresseerd in zo'n nieuwe aanbesteding. Wat zouden de consequenties daarvan zijn?

Minister **Hoogervorst**: Zo'n nieuwe aanbesteding zou twee consequenties hebben. Ten eerste kom ik in dezelfde onmogelijke positie ten opzichte van TraXX als mijn voorganger Vermeend destijds. Dat heeft tot grote ongelukken geleid, zoals ik geprobeerd heb uit te leggen. In zo'n positie wil ik al helemaal niet komen. Ten tweede zal de winnaar van de huidige aanbesteding ons ongetwijfeld aanklagen. Daaruit komt een schadeclaim voort, die voor ons zeer slecht zal uitpakken, naar ik inschat. Voorts is er weer geen besluit. De Kamer kan het niet helemaal eens zijn met de uiteindelijke uitkomst. Zij heeft natuurlijk het volste recht om haar helemaal af te wijzen. Maar ik houd haar voor dat zij in ieder geval op de hoogte was van het bestek van de aanbesteding en van de belangrijkste voorwaarden die wij wilden stellen. De Kamer was echter niet op de hoogte van de uiteindelijke uitkomst inzake de kilometrage; ik geef dat graag toe. Ik poog haar tegemoet te treden door een aanzienlijke verhoging van de kilometrage voor te stellen.

De heer Nawijn vond het enige goede van mijn voorstel dat ik een

Hoogervorst

open einde dichtschroneide. Weliswaar proberen wij de regeling beheersbaarder te maken, maar zij heeft nog steeds een open einde. Als het voorziene budget namelijk in oktober op is, zullen wij niet de loketten sluiten. Mensen kunnen het hele jaar door een aanvraag doen en van de regeling gebruik maken. Een overschrijding leidt net als een overschrijding op andere terreinen natuurlijk wel tot heroverweging. Het loket wordt evenwel niet midden in het jaar gesloten.

De heer **Nawijn** (LPF): Ik weet niet of de minister nog komt te spreken over de wijze van aanbesteding. Mevrouw Van Miltenburg had er namelijk naar gevraagd. Is de 1,25 euro meegenomen in de aanbesteding? Wellicht denkt Transvision dat mensen daarop een beroep zullen doen, maar dat zou wel eens een misrekening kunnen zijn.

Minister **Hoogervorst**: Ik ben zeer geïnteresseerd in de offertes die de heer Nawijn vanavond uitbrengt namens diverse koerierbedrijven, maar ik vraag mij wel af of het hierbij om individueel vervoer gaat.

De heer **Nawijn** (LPF): Daarbij is inderdaad sprake van individueel vervoer. Mensen met rolstoel kunnen meerijden. De koeriersbedrijven zitten om deze klandizie te springen.

Minister **Hoogervorst**: Waarom hebben die bedrijven dan niet meegedaan met de aanbesteding?

De heer **Nawijn** (LPF): Omdat het kleinere, lokale bedrijven zijn.

Minister **Hoogervorst**: Dat zou in dat geval nog een oplossing kunnen zijn. De 1,25 euro is overigens een veel geringere prijs dan een normaal taxitarief.

Mevrouw **Kant** (SP): Ik krijg het ongemakkelijke gevoel dat de Kamer eigenlijk voor het blok is gezet. Nu zijn wij daar deels zelf verantwoordelijk voor, want wij hadden ook een andere procedure kunnen afspreken. Er zijn allerlei voorwaarden gesteld waaraan het vervoer zou moeten voldoen en de uitkomst is daarmee in mijn ogen in strijd. Maar ja, er is al een deal. Daardoor vindt misschien een gang naar de rechter plaats en zullen misschien schadeclaims worden ingediend. Er

ontstaan problemen als men het probleem wil oplossen. Ik voel mij voor het blok gezet. De schadeclaim valt toch wel onder de verantwoordelijkheid van degene die de beslissing heeft genomen? In dit geval is dat niet de verantwoordelijkheid van de Kamer.

Minister **Hoogervorst**: De Kamer kan natuurlijk de moties indienen die zij wil. Ik wil echter geen kiftend debat met de Kamer, waarin wordt gezegd dat men het had kunnen weten en dat men niet meer terug kan. De Kamer kan altijd terug als zij wil. Het volgende zeg ik wel. De Kamer wist weliswaar niet de totale uitkomst, maar een aantal gegevens van de aanbesteding kende zij wel, bijvoorbeeld het bestek. Dat is mijn antwoord op de vragen over de manier waarop de aanbesteding is verlopen. De Kamer heeft het bestek gekregen en zij heeft de belangrijkste voorwaarden gezien. Zij is erover ingelicht dat er zeven bedrijven hebben meegedongen. Bovendien is zij geïnformeerd over de uiteindelijke winnaar van de aanbesteding. Dat neemt natuurlijk niet weg dat de Kamer altijd nog kan beslissen om een motie in te dienen waarin zij zegt: weg met die troep. Ik zou het buitengewoon onverantwoord vinden. Niet alleen staat de betrouwbaarheid van de overheid dan weer op het spel, ik heb bovendien geen nieuwe regeling. Ik zit vast aan een bedrijf dat de afgelopen jaren een royale boterham heeft verdiend, maar niet met de regeling die wij echt wilden. Ik krijg dan een schadeclaim aan mijn broek. Dat kan ik niet voor mijn verantwoording nemen.

Mevrouw **Kant** (SP): Ik blijf het ongemakkelijke gevoel houden. Iedere zichzelf respecterende mens en ook de staatssecretaris had kunnen weten dat een deel van de Kamer grote moeite zou hebben met de overeenkomst. Het is de verantwoordelijkheid van de bewindspersoon om dat in te schatten. Die zou zoiets eerst aan de Kamer moeten voorleggen alvorens te tekenen. Dat is de verantwoordelijkheid van de bewindspersoon en van niemand anders.

Minister **Hoogervorst**: Nogmaals, de Kamer kon natuurlijk niet precies weten wat eruit zou komen. De Kamer kon wel weten dat het een

beperkende maatregel zou worden. Op het totale budget wordt niet bezuinigd, maar zij wist dat er binnen het budget een beperking van de kilometrage zou komen. Ik begrijp dat er mensen zijn die daar niets van willen weten, maar de Kamer wist al heel lang dat het eraan zat te komen.

Mevrouw **Tonkens** (GroenLinks): Als wij dat hadden gemeld, had de minister gezegd dat hij er nog niets over kon zeggen. Dat is dan wel lastig.

Minister **Hoogervorst**: Dat het zou komen is de Kamer gemeld in de brief.

Mevrouw **Tonkens** (GroenLinks): Ik dacht toen dat wij erover zouden gaan praten als er een duidelijker plan was. Wij hebben ook wel eens debatten waarin het kabinet zegt het nog niet te weten. Zo wordt een debat ons wel eens min of meer onmogelijk gemaakt. De minister is bereid de kilometrage te verhogen, maar dan moet er ergens anders iets af.

Minister **Hoogervorst**: Nee. Ik lever wat behoedzaamheid in de ramingen in.

De **voorzitter**: Ik ga de Kamer deelgenoot maken van een dilemma. Ik probeer een strenge maar rechtvaardige voorzitter te zijn, maar ik zit echt met een dilemma. De minister moet nog meer antwoorden. Hij heeft mij een taxatie gegeven zonder interrupties. Daarna komt nog de staatssecretaris aan het woord. Wij stoppen uiterlijk om twaalf uur. Wij beginnen morgen om kwart over tien weer. Wij moeten ook de menselijke maat een beetje in acht nemen. Het is nu van tweeën één. Wij kunnen de eerste termijn afmaken, waarna wij morgenavond de tweede termijn houden. Naar de taxatie van dit moment wordt dat morgenavond acht uur, half negen. Het is ook mogelijk dat wij het debat vanavond afmaken, maar dan sta ik minder interrupties of helemaal geen interrupties meer toe. De eerste variant heeft nog als voordeel, dat de minister de cijfers die hij heeft toegezegd morgen kan aanleveren.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vind dat er ruimte moet zijn om minister en staatssecretaris te ondervragen

Hoogervorst

op alle details. Ik zou eventueel morgen willen doorgaan.

De **voorzitter**: Zijn er mensen die er anders over denken?

De heer **Mosterd** (CDA): Het komt ons beter uit als wij morgenavond doorgaan.

De **voorzitter**: Dat is het voorstel dat ik heb gedaan. Ik stel vast dat de Kamer het debat zo belangrijk vindt, dat zij het in volle omvang wil afmaken. Dan beperken wij ons vanavond tot de eerste termijn. Wij zullen nog wel proberen de eerste termijn van de staatssecretaris te houden. Daarna zetten wij er een punt achter. Wij verzoeken de minister dan de Kamer zijn cijfers te zenden, voordat wij morgenavond de tweede termijn houden.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Omdat er brede instemming bij de Kamer is, heb ik mij onthouden van het doen van een ander voorstel. Morgen ben ik echter absoluut verhinderd om hier aanwezig te zijn. Dat wil niet zeggen dat ik het debat niet zo belangrijk vind dat het niet zorgvuldig gevoerd zou moeten worden. Daarom wil ik gezegd hebben dat ik er morgenavond niet bij kan zijn. Misschien wilt u mij daarom nu enige ruimte geven om interrupties te plegen.

De **voorzitter**: Nee, want langzamerhand gaan mij die interrupties hinderen.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Maar u wilt dat het debat zorgvuldig kan worden gevoerd en dat interrupties mogelijk zijn. Morgen zal de tweede termijn worden gehouden. Wat ik vroeg, kan daarom langs die weg worden opgelost.

De **voorzitter**: Oké, prima. De minister kan zijn beantwoording voortzetten.

Minister **Hoogervorst**: Voorzitter. Wij hebben de laatste tijd nagedacht over mogelijkheden om de keten klantvriendelijker te maken. De mensen hebben nu namelijk bij dit type vervoer met verschillende partijen te maken. De collega van V en W en ik hebben nagegaan of er bij de NS verbeteringen zijn aan te brengen. Een verbetering zou naar onze mening zijn dat er voor de reis

en de assistentieverlening één telefoonnummer komt, zodat de cliënt niet twee keer hoeft te telefoneren. Wij doen ons uiterste best dit ene telefoonnummer per 1 april te regelen. Het zou voor de klanten een grote verbetering zijn als zij zich tot een kastje minder hoeven te wenden.

Wij denken nog aan iets anders. Dat is iets wat wel langer zal duren, maar wat wij ook in samenwerking met de nationale spoorwegen willen regelen. Dat is de mogelijkheid om treinreizen te reserveren en om later per incasso af te rekenen. Dat zou een creditcard-achtige constructie zijn. Op deze manier zou niet een apart treinkaartje hoeven te worden gekocht. Nogmaals, het zal ietsje langer duren voordat dit is gerealiseerd, maar wij werken eraan. Ik meen dat wij hiermee de klantvriendelijkheid van het systeem in belangrijke mate zouden bevorderen.

De collega van V en W zal meer uitgebreid spreken over de aspecten van het openbaar vervoer.

Verschillende leden hebben vragen gesteld over de mogelijkheid van het gratis reizen voor begeleiders. Met het huidige systeem is dat mogelijk. Voor mij is dit geen principiële punt en ik meen dat ik het gevraagde zal kunnen inpassen. Geef u mij echter de gelegenheid om hieraan eerst nader aandacht te besteden, maar ik wil met een positieve houding nagaan of ik de begeleiding gratis kan houden. Ik weet niet of ik mij nu helemaal goed uitdruk. Daarom kijk ik even naar mijn ambtenaren. Ik zie ze knikken.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Voorzitter. Dit is natuurlijk goed nieuws, maar dit roept een heleboel vragen op over de informatie die de Kamer heeft gekregen. Ik begrijp er nu steeds minder van. Met mijn inbreng zei ik al dat er onduidelijkheid is en dat de staatssecretaris in haar brief aan de Kamer niet van deze mogelijkheid rept. In de brief aan de CG-raad zegt ze: Ik wijs op de mogelijkheid van andere vervoersmogelijkheden waaronder de gehandicaptenparkeerkaart en gratis OV-vervoer voor begeleiders. Drie alinea's daaronder schrijft de staatssecretaris: In uw brief geeft u aan dat de begeleiders in het nieuwe systeem niet meer gratis mee kunnen reizen. Dat klopt. De reden is dat Valys immers geen openbaar

vervoer biedt in tegenstelling tot TraXX, maar louter taxivervoer.

Dit is dus goed nieuws, maar wat is dan de waarde van de informatie die de Kamer wel heeft bereikt? Zo kunnen wij niet werken.

Minister **Hoogervorst**: U moet het mij vergeven, maar de kennis van de geschiedenis van dit dossier is in minder dan 24 uur opgedaan. U slaat mij nu met correspondentie om de oren. Ik sta perplex.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Ik zou u nooit om de oren willen slaan.

Minister **Hoogervorst**: Misschien gunt u het mij om hierop in tweede termijn even terug te komen. Dan bent u er niet, maar wat ik dan zeg, zal in de annalen gegrift worden.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Ik lees dat erop na.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Met een royaal gebaar wil ook ik respect opbrengen voor het feit dat de minister maar 24 uur de tijd heeft gehad. Iets anders is dat hij ons net waarschuwt en zegt: kijk uit, het contract ligt in feite vast. Dat bevat harde passages. Als u daaraan gaat morrelen, komen er schadeclaims en volgt de gang naar de rechter. Het is van tweeën één. Of er ligt een aanbesteding met harde voorwaarden waar wij aan vastzitten en wij laden op ons dat wij dit land erg in ongemak brengen. Of er ligt niet een contract dat al helemaal is dichtgespijkerd, want u heeft kennelijk zonder overleg met de contractpartner ruimte gevonden. Dat verbaast mij zeer. Ik wil graag weten hoe het nu echt zit. Overigens, het is natuurlijk raar dat u bang bent voor de kosten bij het continueren van ConneXXion. Als zij leuk aan ons hebben verdiend in de afgelopen jaren, hebben wij leuk aan hen verdiend, want wij zijn de enige aandeelhouder.

Minister **Hoogervorst**: Ik weet niet of wij daar echt veel wijzer van worden. Ook deze vraag zal ik morgen moeten beantwoorden. Het is in ieder geval geen hoofdpunt van de aanbesteding geweest, want anders was ik er wel voor gewaarschuwd.

Er is gerefereerd aan de indicatiestelling. Wij schatten in dat ongeveer 90% voor de standaard-PKB in

Hoogervorst

aanmerking zal komen en 10% voor het verhoogde. Dat is een inschatting; als het anders is, zullen wij de gevolgen ervan merken. Het betekent niet dat het bij 10% is gesloten, maar er zit een vrij fors verschil in. De 90% die voor de standaard-PKB in aanmerking komt, kan met de WVG-indicatie komen en hoeft niet apart te worden geïndiceerd. Er vindt geen indicatie plaats anders dan men al inbrengt. Dat is heel simpel. Het gaat alleen om de groep die voor de verhoogde PKB in aanmerking komt. Wij hebben in het verleden gezien dat de situatie door de afwezigheid van de indicatie in het honderd is gelopen en dat iedereen in aanmerking leek te komen voor taxivervoer. Wij moeten dan ook echt wat doen. Ik streef ernaar om het zo gemakkelijk mogelijk te maken: binnen vijftien dagen antwoord, in principe alleen op schriftelijke inbreng en alleen bij twijfelgevallen bezoek voor verdere indicatie. Wij gaan het zo licht mogelijk aanpakken, maar er moet wel iets gebeuren.

Mevrouw Van Miltenburg heeft gevraagd naar de kosten. Het gaat om 800.000 euro. Via een aanbesteding hebben wij gezocht naar de goedkoopste aanbieder, gebaseerd op 10.000 indicaties per jaar.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Ik ben blij dat u ernaar streeft de indicatie zo eenvoudig mogelijk te maken. De betrokkenen zijn al voor de WVG geïndiceerd. Zij hebben soms een meerijkaart voor een begeleider voor de NS; ook daarvoor zijn zij geïndiceerd. Kunt u niet streven naar een systeem waarin dat allemaal is geïntegreerd in één indicatie? Dat was een van de voorwaarden die de staatssecretaris heeft gesteld waarover ik wel enthousiast was. Ik snap dat de indicatie nodig is, maar ik vind het belachelijk om al die mensen opnieuw, al is het schriftelijk, door die malle molens te laten gaan voor dat geld.

Minister **Hoogervorst**: Wij streven inderdaad naar een centrale indicatie voor een heleboel voorzieningen. Er wordt aan gewerkt, maar het is heel ingewikkeld. Wij gaan door heel veel verschillende bestuurslagen heen, wat het extra gecompliceerd maakt. Ik ben het met u eens: het zou mooi zijn als wij tot één indicatie zouden kunnen komen. Die ene indicatie is er in ieder geval niet op de korte

termijn. Wij hebben nu iets nodig voor de korte termijn; dat ga ik zo licht mogelijk doen.

De heer **Van der Ham** (D66): De minister ging daarnet even heel snel. Hij zei: wij gaan een indicatie doen en een behoorlijke schifting van 9% tot 10% aanbrengen. Dat gaat ook wel wat opleveren. Een aantal mensen die nu van de regeling gebruik maken, kunnen ook op een andere manier vervoerd worden. Dat gaat dus wat opleveren. Er komt extra ruimte voor mensen voor wie taxivervoer echt noodzakelijk is. Kan de minister die staartdeling eens maken?

Minister **Hoogervorst**: De heer Van der Ham verliest uit het oog dat wij uitgaan van groeiende aantallen mensen die van deze regeling gebruik maken. Dat is het mooie van deze oplossing: wij krijgen meer ruimte voor meer mensen. Ik zeg erbij: de grote massa valt ongeveer binnen dit plan. Zoveel verandert er dus ook weer niet. Mensen met 5000 km, dat komt natuurlijk niet meer voor. Daar zal een besparing in zitten, maar de cijfers blijven oplopen.

Mevrouw **Kant** (SP): Met ketenmanagement wordt bedoeld dat voor mensen wordt geregeld dat zij met verschillende vormen van aansluitend vervoer van A naar B kunnen. Dat is nu weggevalven, hetgeen voor mensen een groot probleem is. Ik heb gevraagd waarom dat niet in deze regeling is opgenomen. Blijkbaar was het voor de contractpartij niet aantrekkelijk om het mee te nemen. Is er te weinig geld voor beschikbaar gesteld of is het zo onaantrekkelijk, dat er geen winst te behalen valt? Waarom neemt de overheid die taak niet zelf op zich?

Minister **Hoogervorst**: Ik wil het beeld wegnemen dat het met dat openbaar vervoer helemaal niks is. Dat is gewoon niet waar: 45.000 gehandicapten met assistentieverlening reizen met de NS. Toen wij hiermee begonnen, wisten wij dat 57% van de mensen ook gebruik maakt van assistentie en het openbaar vervoer. Het kan dus best, ook met de huidige mogelijkheden. Volledig ketenmanagement kunnen wij niet doen, maar wij hebben een belangrijke facilitering voor de mensen in petto, namelijk het

openen van één telefoonnummer voor het reserveren van de reis en het ophalen bij de plaats van bestemming, althans die assistentieverlening. Ik vind dat heel belangrijk.

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik sta hier omdat in de discussie over het nieuwe systeem natuurlijk ook de vraag aan de orde is naar het alternatief voor de gehandicapten. Vanuit de Kamer zijn vele vragen gesteld over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Voor Verkeer en Waterstaat is het uitermate van belang dat de mobiliteit goed geregeld is voor oudere mensen en voor mensen met een functiebeperking. In de nota Mobiliteit, waaraan wij aan het schrijven zijn, zal ook expliciet aandacht aan dit onderwerp worden besteed. Er zal expliciet worden ingegaan op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Vooruitlopend daarop zal ik er al het een en ander over zeggen. In december 2003 is de Wet gelijke behandeling eindelijk ingegaan, maar vele jaren daarvoor is begonnen met het investeren in het openbaar vervoer om het toegankelijk te maken. Het is alleen nog niet op alle plekken toegankelijk. Dat is ook een onmogelijke opgave. Het gaat om een gigantische opgave, waarover in het verleden uitgebreid met de Kamer is gesproken. Aangegeven is dat wij voor het streekgewestelijk vervoer over de weg ongeveer tot 2010 nodig zullen hebben om volledige toegankelijkheid te realiseren. Voor het volledig toegankelijk maken van het spoor hebben wij ongeveer tot 2030 nodig. Dat heeft alles te maken met de economische levensduur. Bij elk nieuw station dat wordt opgeleverd, bij elke nieuwe trein die wordt afgeleverd en bij elke grootscheepse aanpassing wordt op dit moment al gewerkt volgens het principe van de toegankelijkheid. Wij zitten echter ook nog met stations van 100 jaar terug die wij niet een, twee, drie kunnen veranderen. Ik zal zo aangeven waarom dat niet kan.

Eerst ga ik kort in op het stads- en streekvervoer. De aanpassingsmogelijkheden op dat punt berusten bij de decentrale overheden. De minister voert hierover intensief overleg met de decentrale overheden. De afgelopen periode is er ook al veel in

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

geïnvesteed. Ik heb een lijstje meegekregen met allerlei voorbeelden, maar de leden weten zelf waarschijnlijk ook wel waar die aanpassingen zijn aangebracht. Het is echter nog niet klaar. Van tevoren is evenwel al aangegeven dat 2010 als eindtermijn wordt gezien. In de Wet personenvervoer 2000 is bijvoorbeeld gesteld dat iedere aanbesteding die gedaan wordt, moet voldoen aan de eisen die op het punt van de toegankelijkheid worden gesteld. Die bepaling wordt elke keer als er iets moet worden aangepast, meegenomen. Maar het gaat bijvoorbeeld wel om 20.000 bushaltes. Die heb je niet van vandaag op morgen aangepast. Wij zullen daar dus met z'n allen keihard aan moeten blijven werken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in het verleden al aangegeven dat het daar zoveel belang aan hecht dat het daar ook in wil investeren. Tussen 1992 en 2003 is dan ook zo'n 70 mln euro extra uitgetrokken om de decentrale overheden te helpen om het stads- en streekgewestelijk vervoer beter toegankelijk te maken. Van dat geld is nu zo'n 80% uitgegeven.

De aanpassing van het spoor heeft een langere tijd nodig. De Kamer spreekt mij daarop aan en vraagt waarom het tot 2030 moet duren. Welnu, dat heeft alles te maken met het economisch potentieel van het rollend materiaal. Bussen hebben een vervangingstijd van zes à tien jaar; trams en treinen een van dertig jaar. Elke keer als er wat nieuws wordt aangeschaft, wordt dat conform de normen gedaan. Als je het proces in totaliteit wilt versnellen, zul je stations of treinstellen die nog niet zijn afgeschreven, moeten gaan afschrijven. En daar hangt een niet gering kostenplaatje aan. Wij hebben het dan over enkele miljarden aan investeringen. Ik kan en wil ook niet toezeggen dat ik een en ander naar voren zal halen en 2015 of 2010 als einddatum zal gaan aanhouden. Wat ik wel kan zeggen, wij streven er nog immer naar dat in 2030 sprake zal zijn van totale toegankelijkheid, dus ook voor mensen in een rolstoel. Je kunt natuurlijk wel vooruitlopen op bepaalde onderdelen. Als je het vervoer toegankelijk wilt maken voor doven en blinden, heb je namelijk met heel andere aanpassingen te maken. In de jaren tot 2030 zal het vervoer voor steeds grotere groepen

toegankelijk worden en in 2030 zal het geheel toegankelijk zijn. Als de Kamer aanpassingen naar voren wil halen ± zij is daar altijd vrij in ± dan zie ik gaarne een amendement terzake tegemoet.

Mevrouw Kant heeft gevraagd hoe het zit met de gelijkvloerse opstap en waarom daar niet een, twee, drie voor wordt gezorgd. Er wordt hard aan gewerkt door vervoerders, consumenten en degenen die de infrastructuur moeten regelen. Zij hebben ook met elkaar besproken hoe het openbaar vervoer en in het bijzonder het spoor zo toegankelijk mogelijk gemaakt kan worden. De gelijkvloerse opstap was daarbij een heel grote wens. Voor metro en lightrail wordt die gelijkvloerse opstap nu zo goed als helemaal ingevoerd. Voor zwaar spoor is dat echter ingewikkelder. Dat heeft er alles mee te maken dat je niet zomaar een spoor kunt aanpassen. Het perron moet dan worden opgehoogd, waarvan je je kunt afvragen of dat niet beter kan worden gedaan op het moment dat vernieuwingen plaatsvinden. ProRail bestudeert hoe het zo snel mogelijk kan, en of bijvoorbeeld in de trein een aanpassing moet worden gepleegd, in plaats van op het perron. Bij het zwaarspoor zijn er nog wat moeilijkheden, die ermee hebben te maken dat soms beter in de infra kan worden geïnvesteed en soms beter in het rollend materieel.

Mevrouw Kant (SP): We kunnen naar de maan, wat heel veel geld kost. Maar dit punt moet toch niet zo ontzettend moeilijk op te lossen zijn? In antwoord op Kamervragen hebt u zelf aangegeven dat het opgelost kan worden, zij het dat het vooral een financiële kwestie is. Als we dit serieus nemen, dan moet dat toch heel snel zijn op te lossen? Wellicht kan dat ook nog besparingen op andere punten opleveren.

Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik zeg ook net dat dit een financiële kwestie is. U hebt gezegd dat er voor u bij perronverhoging geen sprake is van een budgetlimiet. Vanaf morgen moeten we dan alle stations aan gaan pakken, maar dat is niet de keuze die de Kamer heeft gemaakt bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Daarbij is gekozen voor investeringen in beheer en onderhoud, voordat er

allerlei nieuwe stations komen. Wij kijken nu of het mogelijk is dit punt bij grootscheepse verbouwingen mee te nemen, en of het mogelijk is daar aan de treinenkant iets mee te doen. U kunt wel zeggen dat ik door te wijzen op de financiële kant de toegankelijkheidskant verwaarloos, maar dat is een afweging die is gemaakt.

Mevrouw Kant (SP): U gaat niet in op mijn argument dat als je het openbaar vervoer door dit soort niet al te moeilijke ingrepen toegankelijker maakt voor mensen met een rolstoel, meer gehandicapten gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, waardoor je bespaart op andere regelingen.

Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik heb net geprobeerd aan te geven dat het hierbij gaat om 26 mln euro, maar dat het bij de infrastructurele aanpassingen al snel om miljarden euro's gaat.

Mevrouw Kant (SP): In totaal bespaart u, maar...

De voorzitter: Nee, u hebt genoeg geïnterrumped.

Mevrouw Van Dijken (PvdA): Ik wil de staatssecretaris het leven wat vergemakkelijken. Ik begrijp heel goed dat verhoging van een perron niet voor twee meter kan worden gedaan. Maar zoiets simpels als gegarandeerde zitplaatsen, een borgplaats, een verankering voor een rolstoel en het inzetten van voormalige rookcoupés voor rolstoelers kost geen miljarden. Ik hoor of lees daar niets over. Inderdaad is die 26 mln euro op het totale budget peanuts. Neem ons voorstel over, dan is de prikkel waar die hoort.

Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik kom nog toe aan allerlei andere mogelijkheden. Ik ben eerst ingegaan op de infrastructurele maatregelen. Vervolgens zal ik aangeven wat er gebeurt zolang de toegankelijkheid nog niet is gerealiseerd. Want NS heeft gezegd: zolang die toegankelijkheid er niet is en het Rijk is het daarmee eens, verzinnen we andere manieren om toegankelijkheid te realiseren, bijvoorbeeld de assistentie.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **Van der Vlies** (SGP): Bij interruptie heb ik al laten merken dat ik begrip heb voor het feit dat die all-in toegankelijkheid heel veel tijd kost en tijd vraagt, en dat rekening moet worden gehouden met investeringschema's en economische en technische levensduren. Maar bestaat voor dat totale probleem een algemeen plan van aanpak? Of is het een kwestie van "we kijken wel waar we werkende-weg wat kunnen aanpassen en doen"?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zijn een paar regels vastgelegd over zaken waaraan de verschillende organisaties moeten voldoen. Vrijwel alles wat gebouwd of verbouwd wordt en wat er aangekocht wordt, moet voldaan aan de regels van toegankelijkheid. In de concessie met de NS is ook opgenomen de plicht om de toegankelijkheid te realiseren. Een tijd geleden ± dat was nog voor mijn aantreden ± is geanalyseerd hoeveel tijd ermee gemoeid gaat om dat te realiseren. Voor het spoor zou dat 2030 zijn en voor het stadsvervoer over de weg zou dat 2010 zijn. Er moet natuurlijk een program onder liggen, waarover bij mijn weten destijds ook in de Kamer is gediscussieerd.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Maar daarom vraag ik er juist naar. Die discussie heb ik ook meegemaakt en ik herinner mij daar nog wel het een en ander van, maar waar een nieuwe concessieperiode aanbreekt, zou een taakstellend plan met een eindbeeld een heel nuttig instrument zijn.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar kom ik straks nog over te spreken.

Alle investeringen van de NS in de toegankelijkheid worden getoetst door het Landelijk bureau toegankelijkheid. De motie omtrent de toegankelijkheid is inmiddels vertaald in een AMvB voor stadsbussen. Er wordt nog gewerkt aan een AMvB inzake minimumeisen voor het spoor, waarbij een discussiepunt nog is of het dan om technische of om functionele eisen zou moeten gaan.

De servicepunten zijn bedoeld om mensen te assisteren bij het reizen per openbaar vervoer. Mevrouw Van Miltenburg heeft gevraagd waarom het aantal servicepunten is vermindert van 140 naar ongeveer 100. Dat

heeft ermee te maken dat twee jaar geleden door de NS een voorstel is gedaan aan onder meer de gehandicaptenorganisaties om de servicepunten te verbreden qua aantal uren. Er is toen mee ingestemd dat dit voor 106 servicepunten een verbreding van de tijden betekent en dat de aanmeldingsperiode van 24 uur van tevoren naar 3 uur van tevoren is teruggebracht en dat daarvoor in de plaats een aantal servicepunten zou komen te vervallen waar niet of nauwelijks gebruik van gemaakt werd. Dat is in augustus 2002 met goedkeuring van de gehandicaptenorganisaties ingesteld, juist omdat de NS daarmee haar service wilde verbeteren.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): U sprak zojuist over de concessieverlening en het meenemen van het aspect van de toegankelijkheid in de gesprekken die u daarover nu voert met betrokkenen. Kan het kloppen dat ik daarmee nog niet een voldoende antwoord heb vernomen op mijn vragen op dit punt?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom nog te spreken over de concessieverlening. Als ik het goed heb, heeft u gevraagd of het niet mogelijk is dat Verkeer en Waterstaat het budget van VWS terzake overneemt. Daar zal ik straks ook nog wel iets over zeggen, maar dat heeft niets met de concessie zelf te maken.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Twee jaar geleden zijn de gehandicaptenorganisaties akkoord gegaan met het terugbrengen van het aantal servicepunten. Het lijkt erop dat er wezenlijke veranderingen worden doorgevoerd in de vervoersvoorzieningen voor betrokkenen, namelijk een beperking van het aantal kilometers dat men vrij per taxi kan reizen. Ik denk dan ook dat de gehandicapten er nu een ander oordeel over hebben. Het is straks heel onvoordelig als er op minder stations een servicepunt is. Daardoor moet men soms op een ander station uitstappen en een gedeelte van het beperkte aantal taxi-kilometers gebruiken.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Destijds zijn de servicepunten afgevoerd waar nauwelijks gebruik

van werd gemaakt. Er zijn ook een aantal servicepunten op verzoek van de gehandicaptenorganisaties toegevoegd. Kern van de wijziging was dat er meer en langer gebruik gemaakt kon worden van de drukbezochte servicepunten. Als blijkt dat de behoeftes veranderd zijn, kan in overleg besloten worden tot aanpassingen. Ik reageerde vooral op de suggestie dat ik een verslechtering ten aanzien van de servicepunten heb aangebracht. Ik wijs erop dat zowel de gehandicaptenorganisaties als de NS van mening waren dat dit een verbetering was. Het aantal punten werd ingekrompen, maar op de resterende punten werd de dienstverlening uitgebreid.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): U laat met nadruk de mogelijkheid van aanpassingen in de toekomst open?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, maar ik zeg niet dat er van alles bijkomt waarvoor niet betaald hoeft te worden. Men zal gezamenlijk moeten nagaan wat de beste oplossing is.

De SP meent dat veel gehandicapten klachten over de NS hebben. In december jongstleden is er overleg geweest tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de gehandicaptenorganisaties waarin expliciet is gevraagd naar de mate van tevredenheid over het systeem van de NS. Desgevraagd hebben de betrokken organisaties aangegeven, tevreden te zijn over dit systeem. Nu hebben wij echter te maken met een vermindering van het taxivervoer, terwijl het openbaar vervoer nog niet optimaal toegankelijk is. Dat is echter een andere discussie. Ik kan mij voorstellen dat veel mensen het openbaar vervoer minder aantrekkelijk vinden.

Mevrouw **Kant** (SP): Door een hele trits Kamerleden onder aanvoering van de heer Rouvoet zijn hier schriftelijke vragen over gesteld. Een van de vragen was: "Neemt het aantal klachten over rolstoel-toegankelijkheid van treinen alsmede over de assistentie toe?". Het antwoord luidt: "Navraag bij de NS leert dat ook daar geen significante toename van het aantal klachten wordt geconstateerd."

Ons bereiken echter wel veel klachten. Ik heb vanmiddag dus de

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

NS maar eens gebeld en toen hoorde ik dat men geen klachten registreert. Het antwoord verbaast mij dan ook. Je kunt alleen weten of er sprake is van een stijging van de klachten als ze worden bijgehouden. Ik kan mij voorstellen dat u de gegevens niet paraat heeft, maar ik wil ze wel graag in tweede termijn horen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zo werkt het niet. Wij hebben van de consumentenorganisaties gehoord dat het systeem naar tevredenheid functioneert. Wij hebben de NS in het verleden ook gevraagd of het aantal klachten is toegenomen. Daarop is een ontkenkende reactie gekomen. Daar baseren wij onze beantwoording op.

Mevrouw **Kant** (SP): Dat is interessant. Navraag bij de NS leert dat daar geen significante toename van het aantal klachten wordt geconstateerd. De staatssecretaris slikt dat voor zoete koek, terwijl nu blijkt dat de NS deze cijfers niet bijhoudt. Wat hebben wij er dan aan?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan niet zien of zij dat niet bijhouden. De NS heeft een klachtenpunt. Men kan dus bijhouden of er meer of minder klachten komen. Het lijkt mij dan ook sterk dat de NS stellen geen klachten te hebben omdat men ook niks bijhoudt. Wij hebben expliciet aan de betrokken organisaties en vertegenwoordigers gevraagd of men tevreden is met het systeem. Dat heeft men ook aangegeven. Dat er in zijn algemeenheid problemen zijn met niet-toegankelijkheid is daarmee niet weersproken. Er is aangegeven dat de afspraken met de NS en de praktijk van nu naar tevredenheid verlopen.

Mevrouw **Kant** (SP): Ik wil voor de tweede termijn cijfers zien. De staatssecretaris heeft de Kamer een antwoord gegeven. Daarin staat dat een toename van het aantal klachten niet wordt geconstateerd. Ik wil dat gekwantificeerd zien, zodat wij er fatsoenlijk over kunnen praten.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vraag aan de NS of zij de klachten in cijfers kunnen weergeven of dat een of ander op een andere wijze wordt

geregistreerd. Ik zal vragen om dat te doen toekomen.

Mevrouw **Kant** (SP): Als het kan, wil ik die cijfers voor de tweede termijn. Ik vind dat van belang.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Kant zegt veel klachten te krijgen. Wij voeren regelmatig overleg. Daarmee wil ik niet zeggen dat alles goed is. Wij hebben daar echter een positief signaal gekregen. Als het anders ligt, horen wij dat graag van de vertegenwoordigers.

Ik heb drie lijnen uitgezet. Ten eerste de infrastructuur, met de data van 2010 en 2030. Dat zijn investeringen om de zaken te vernieuwen. Ten tweede gaat het erom in de tussentijd zoveel mogelijk assistentie te verlenen. De vraag is hoe dat is verlopen. Ten derde is er de toekomst in de beheersconcessie die wij met ProRail afsluiten en de vervoersconcessie die wij met de NS afsluiten. Daarin staan afspraken, net als in het overgangscontract, met de NS waaraan men moet voldoen. De NS wordt bijvoorbeeld verplicht te investeren in toegankelijk materieel. Dat staat in de concessie. ProRail moet dat ook. Dat wordt vervolgens steeds getoetst door het landelijk bureau waarover ik heb gesproken. Een toets van ProRail vindt ook plaats via het Bouwbesluit en de nota Basisstations. Iedere keer als er iets gebeurt voor de toekomst moet dat vallen onder de toegankelijkheid. De concessie geeft aan aan welke minimumeisen men moet voldoen. Er zitten geen processchema's in. Dergelijke afspraken zitten vaak in de vervoerplannen en beheerplannen. Dat komt allemaal terug in de periode van 2010 tot 2030.

De samenwerking tussen Verkeer en Waterstaat en VWS heeft enkele vragen opgeroepen. Onder andere de CDA-fractie vraagt naar de rol van Verkeer en Waterstaat in het ketenmanagement. Er wordt ook gevraagd hoe men daarin gezamenlijk optreedt. Ik heb samen met de staatssecretaris van VWS aangegeven dat in het laatste kwartaal van het jaar een stappenplan gereedkomt. De heer Van der Vlies vroeg hoe in de toekomst gezien kan worden wanneer wat gebeurt. Verkeer en Waterstaat en VWS moeten samen met een stappenplan komen om allerlei toegankelijkheidsproblemen zoveel mogelijk te

voorkomen. Ook moet aangegeven worden wanneer daarin geïnvesteerd moet worden, welke zaken openstaan en welke zaken afgesloten worden. De staatssecretaris en de minister van Verkeer en Waterstaat overleggen regelmatig over stadsvervoer en streekgewestelijk vervoer. Er is bijvoorbeeld aanstaande maandag ambtelijk overleg. Het overleg tussen VWS en Verkeer en Waterstaat vindt met regelmaat plaats, maar spitst zich vooral toe op de meer algemene vraag hoe de infrastructuur toegankelijk kan worden gemaakt. Voor ons gaat het niet alleen om toegankelijkheid van het openbaar vervoer, maar om toegankelijkheid van alle infrastructuur voor alle mogelijke gebruikers. Dat zal door het gehele beleid een rol spelen.

Waarom hevelen wij geen 26 mln euro over van Verkeer en Waterstaat? Ik vind dat echt niet passen in onze budgetdiscipline. Ons departement heeft de nadrukkelijke taak om te investeren in infrastructuur en in de fysieke toegankelijkheid daarvan. Een tekort in het zorgsysteem, waar mensen een individueel budget krijgen, moet niet ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. Mevrouw Van Dijken zei terecht dat de aanpassingen miljarden kosten en dat daar best die 26 mln euro uit kunnen worden gehaald, maar al dat geld zal ik toch tot en met 2030 moeten gaan investeren. Ook voor Verkeer en Waterstaat is 26 mln euro een heel groot bedrag. Ook wij hebben fors moeten bezuinigen en als je ergens iets vandaan haalt, zal je dat of iets anders ook moeten schrappen. Ik denk dat het van belang is dat Verkeer en Waterstaat en VWS samen uitstralen dat ze heel hard werken aan zowel de infrastructuur als aan de assistentie en het zo goed mogelijk toegankelijk maken van voorzieningen. U moet ons niet het onmogelijke vragen om in dit soort moeilijke financiële tijden dergelijke ingrepen te doen.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Het u moeilijk maken is het laatste wat ik zou willen, maar ik begrijp nu het grote misverstand dat er blijkt te bestaan. Het gaat niet om die 26 mln euro en het probleem daarbij te leggen. Wordt er in de discussies over de concessie ook gesproken over toegankelijkheid? Dat gaat niet alleen om fysieke toegankelijkheid,

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

maar om toegankelijk vervoer. Het interesseert mij als het ware niet of een deur wel of niet open kan, het gaat erom dat mensen vervoerd kunnen worden. Als u in de besprekingen over de concessie het probleem legt bij de vervoerder, want het is toch zijn vak om mensen te vervoeren, dan is hij er ook verantwoordelijk voor dat iedereen die vervoerd wil worden ook vervoerd kan worden. Daar legt u dan wat geld bij en kunt u ook zeggen dat hij verantwoordelijk is. Wij hebben dan het idee dat de prikkel ligt waar die hoort te liggen en ook pijn doet waar dat hoort en er wel snel iets bereikt zal worden. Overigens heb ik ook nog wat goedkope suggesties aan de hand gedaan.

Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Overigens dank voor die goedkope suggesties, maar ook daarin moet onderscheid worden gemaakt. Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor investeringen in bijvoorbeeld stations. NS is op dit moment een niet-winstgevende organisatie. Wij kunnen daar wel een extra claim leggen en zeggen dat zij het maar moeten regelen, maar dan zullen zij ongetwijfeld met een tariefsverhoging komen. Als u dat solidariteit noemt, moet u dat ook doen in andere debatten over de tarieven. In de concessies wordt de zorgplicht van de NS opgenomen. Zij moeten ervoor zorgen dat het openbaar vervoer toegankelijk wordt, is het niet via investeringen, dan via persoonlijke hulp. Naast die zorgplicht proberen wij via de plannen te volgen waarin men gaat investeren en of daar enig tempo in blijft. Die claim ligt dus wel degelijk bij NS op tafel, maar daarmee los je niet het probleem op dat specifiek bij VWS ligt als het gaat om dit gat. Het betekent gewoon dat de NS zich gedwongen zullen voelen om te blijven investeren in de toegankelijkheid.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): U sprak net over ketenmanagement, maar ik vond dat u zich daar wel een beetje van wegdraaide, zo van "dat is niet helemaal mijn pakkie-an", terwijl toch al in heel oude WVG-evaluaties staat dat het in de keten juist heel vaak bij de NS mis gaat. Maar nu hoor ik u zeggen dat de Kamer de NS bij het vastleggen van

de zorgplicht zeer aanspreekbaar maakt. Klopt dat?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik draai mij helemaal niet af van ketenmanagement. Net als mevrouw Kant vind ik dat een moeilijk begrip, want wie trekt nu eigenlijk aan de keten? Er zijn afspraken. Bij de Wet gelijke behandeling is gezegd dat in 2010 het stadsvervoer en het vervoer over de weg klaar zouden zijn, en in 2030 het spoorvervoer. Dat betekent dat er in die periode nog keihard aan moet worden gewerkt. De PvdA vroeg destijds naar de haalbaarheid van die jaartallen. Wij zeiden dat dit moest, en namen daar ook onze verantwoordelijkheid voor. Wij zitten dus constant achter de zorgplicht en de toegankelijkheid aan. Daarmee aanvaarden we onze rol in de keten. De NS hebben laten weten dat zij niet willen dat het slechter wordt dan nu en dat zij graag hun rol in de keten vervullen. Maar nogmaals, je kunt geen ijzer met handen breken; wat je vandaag allemaal bedenkt, kun je morgen niet allemaal gerealiseerd hebben. Totdat we de eindtermijn bereiken, zullen er altijd elementen in zitten die nog niet voldoen. Maar ik neem aan dat er dan wel weer wat nieuws is.

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee bijna aan het einde gekomen van de eerste termijn van dit debat. Ik vraag de aanwezigen om nog even te blijven; het is nog geen twaalf uur.

Ik heb een uitermate vriendelijk verzoek gehad van mevrouw Kant om aan de staatssecretaris te vragen of de Kamer morgen over de cijfers van de NS kan beschikken.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal een poging doen om aan de vraag te voldoen. Ik weet namelijk niet of er een kwantitatieve of een kwalitatieve onderbouwing is.

De **voorzitter**: Mevrouw Kant verzocht om een kwantitatieve onderbouwing. Ik stel vast dat de staatssecretaris bereid is om een poging te doen en daarmee de Kamer tegemoet te komen.

De heer Rouvoet heb ik beloofd om hem de gelegenheid te geven om een mogelijk misverstand in de gang naar morgenavond te voorkomen.

De heer **Rouvoet** (ChristenUnie): Ik stelde de minister aan het eind van zijn bijdrage een vraag over de positie van de begeleider. Er was wat verwarring over de toezegging of de opmerking die hij in dat verband maakte. De brieven waren niet eenduidig; ik heb ze nader bekeken, mij met anderen verstaan en begrijp de zaak nu als volgt: waar de begeleider nu al gratis met het openbaar vervoer kan, is dat nu ook in het nieuwe systeem van Valys de bedoeling, in afwijking van hetgeen in eerdere correspondentie is gezegd. Dat is de strekking van hetgeen de minister zei. Ik begrijp dat zulks mogelijk is binnen de aanbesteding. Dat is essentieel, want anders hebben we een probleem. Als ik dit bevestigd kan krijgen, dan hoeft de minister er morgen niet op terug te komen.

De **voorzitter**: Ik zie veel knikkende hoofden van ambtenaren en van de minister. Ik geloof dat de minister het eens is met mijn samenvatting van de reacties.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Hiermee komt een eind aan het debat van vanavond. Ik dank alle aanwezigen, medewerkers en vertegenwoordigers voor hun aanwezigheid op dit late uur.

Sluiting 0.02 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. een koninklijke boodschap, ten geleide van het voorstel van wet Wijziging van de Flora- en faunawet in verband met de verruiming van de mogelijkheden tot beheer en schadebestrijding van beschermde inheemse diersoorten (29448).

Deze koninklijke boodschap, met de erbij behorende stukken, is al gedrukt en rondgedeeld;

2. twee brieven van de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, met de mededeling dat zij in haar vergadering van 9 maart 2004 de haar door de Tweede kamer toegezonden voorstellen van wet, gedrukt onder de nummers 29200-IV en 29205, heeft aangenomen.