

## Wijn

terugkomen zodra de feiten op een rijtje staan.

De beraadslaging wordt gesloten.

□

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de moties te stemmen. Ik merk op dat alle moties door de staatssecretaris als ondersteuning van het beleid worden gezien. Wij merken de komende dagen wel of de moties alsnog worden ingetrokken.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 18.40 uur tot 20.15 uur geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van 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).**

(Zie vergadering van 10 maart 2004.)

De **voorzitter**: Nu ik zelf als Kamervoorzitter het debat voorzit, wat ik gisteravond niet heb gedaan, kijk ik even naar de publieke tribune en heet ik de gasten daar welkom. Dames en heren, ik realiseer mij dat wij het u niet gemakkelijk hebben gemaakt door zo enorm te schuiven in de agenda deze week, maar het kon niet anders.

Ik constateer dat de woordvoerders er gisteren de tijd voor hebben genomen, als ik zo vrij mag zijn. Ik denk dat het daardoor vanavond gemakkelijker is om in een korte tijd zonder veel interrupties, zeker zonder veel onderlinge interrupties, tot een afronding van het debat te komen.

De spreektijd in tweede termijn is eenderde van de spreektijd in eerste termijn. Dat is naar beneden afgerond één minuut en naar boven afgerond twee minuten. Laat ik mild voor het tweede kiezen. De spreektijd is nu dus twee minuten.

Ik zie dat de heer Nawijn iets wil zeggen over de orde.

De heer **Nawijn** (LPF): Mijnheer de voorzitter. Wij hebben vandaag cijfers gehad van de minister. Daaruit blijkt dat wij in wezen helemaal niet weten waarover wij beslissen en wie

eronder vallen. Gisteravond is al gebleken dat de voorbereiding van dit voorstel heel erg slecht is geweest. Ik weet niet of mijn collega's er ook zo over denken, maar ik moet eerlijk zeggen dat ik erg veel moeite heb om op basis van wat wij nu hebben gekregen een goede discussie te voeren.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik weet niet hoe het met de andere woordvoerders is, maar bij mij leeft in ieder geval nog een aantal vragen die sowieso vandaag kunnen worden gesteld. Daarnaast wil mijn fractie antwoord op nader te stellen vragen om de mensen achter die cijfers te kunnen zien en wellicht alternatieven uit te werken. Ik voer dus vandaag graag het debat, maar sluit niet uit dat wij later nog op dit onderwerp moeten terugkomen.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Wat denkt u te kunnen bereiken met meer cijfers in deze discussie? Gaat u er dan anders in staan?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil vanzelfsprekend niet vooruitlopen op mijn inbreng, maar ...

De **voorzitter**: Het gaat nu alleen over de orde.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Ik onderschrijf de opmerking van de heer Nawijn. Daarbij komt nog dat het vanwege het openbreken van het contract sowieso weleens handig kan zijn om tijd te nemen, omdat niet duidelijk is of de huidige aanbieder niet ook nog met iets over die voorwaarden langskomt. Die informatie is nog niet beschikbaar.

Mevrouw **Kant** (SP): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Van der Ham en mevrouw Van Dijken, omdat ook ik vandaag nieuwe informatie heb gekregen die mij op een ander been heeft gezet dan de informatie waarover ik gisteren beschikte. Ik dacht namelijk ook dat een aantal zaken onomkeerbaar was en dat blijkt niet het geval te zijn. Het blijft niet bij deze tweede termijn, vrees ik.

De **voorzitter**: Met excuses aan degenen die nog iets hadden willen zeggen over de orde, wil ik een voorstel doen. Ik heb het debat gisteren niet bijgewoond, maar mij uiteraard wel op hoofdlijnen

daarover geïnformeerd. Gegeven die informatie en datgene wat ik nu heb gehoord, stel ik voor om nu gewoon de tweede termijn te gaan voeren. Immers, datgene wat u zegt, heeft ook een inhoudelijk politieke implicatie.

Ik stel tevens voor, de tweede termijn zonder veel onderlinge discussie te voeren. Wanneer om welke reden dan ook na de tweede termijn blijkt dat er schriftelijk dan wel mondeling een nadere gedachte-wisseling met het kabinet nodig is, zien wij dat op dat moment wel. Het is niet aan mij als voorzitter om dat te bepalen.

Ik constateer dat de Kamer instemt met mijn voorstellen.

De beraadslaging wordt hervat.

□

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Voorzitter. Uit alles blijkt dat dit spoeddebat noodzakelijk was. Wij zijn blij dat wij het hebben aangevraagd.

Naar aanleiding van de inbreng van de andere fracties trek ik de volgende conclusies. 1. Gelijkheid is mooi als principe zolang het niets kost. 2. Meedoen moet, maar wij bepalen wel hoe ver. 3. Wie in de regio woont, heeft pech gehad.

Van het kabinet heb ik begrepen dat het openbaar vervoer voornamelijk bedoeld is voor onafhankelijke validen; dat een niet ondertekend contract toch vastligt en claims oplevert als je het openbreekt; dat je contracten plotseling wel open kunt breken als politieke vrienden erom vragen. De gewetensnood lijkt mij zichtbaar. Al het materiaal was beschikbaar, behalve het materiaal dat wij vandaag hebben gekregen. Daar kunnen wij nu even niets mee. Verder trek ik de conclusie dat een afspraak met de Kamer over twee sporen en maatwerk voor de gebruikers van het specifieke vervoer wel geschonden kan worden en kennelijk een afspraak met Valys niet. Verder merk ik op dat de opmerkingen over verkoop van de auto mij heel veel pijn hebben gedaan. Die opmerkingen slaan echt nergens op. De minister krijgt na het openbreken van het contract waarschijnlijk een proces aan de broek van TraXX. Het gaat dus in ieder geval geld kosten en daarom kan de regering beter de tijd nemen om het zorgvuldig te regelen. Als 2:1 de keiharde

## Van Dijken

verhouding is, is het raar dat wij over 450:900 praten in plaats van 2500:5000.

De heer **Mosterd** (CDA): Ik begrijp uw opmerking over het openbreken van het contract niet goed. Gisteren hebben wij gesproken over voorstellen die heel duidelijk in de lijn van de aanbesteding liggen.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): In de Valys-aanbesteding zat een ander aantal kilometers en kwam het ketenmanagement niet voor. Die zaken hadden naar mijn mening heel nadrukkelijk een rol moeten spelen in de aanbesteding.

Voorzitter. Wij willen uit deze ellende komen door een uitweg te bieden via een aantal moties die zijn medeondertekend door mevrouw Kant en mevrouw Tonkens.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat er geen wezenlijk verschil is in de reisbehoeften van mensen met en zonder handicap;

verzoekt de regering, te bevorderen dat in principe geen reiziger gelimiteerd wordt in het aantal af te leggen kilometers indien deze bereid is het gangbare openbaarvervoertarief te betalen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Dijken, Kant en Tonkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 196 (29200-XVI).

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het openbaar vervoer toegankelijk dient te zijn voor iedereen, zowel mensen met als mensen zonder beperking;

voorts overwegende dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat per 1 juli 2004 aan de Nederlandse

Spoorwegen een nieuwe concessie zal gaan verlenen;

van mening dat in principe geen reiziger gelimiteerd wordt in het aantal af te leggen kilometers indien deze bereid is het gangbare openbaarvervoertarief te betalen;

verzoekt de regering, bij de concessieverlening te bepalen dat de vervoerder, in casu de NS, verantwoordelijk is voor het vervoer van mensen met een handicap waarbij in de concessieverlening aangegeven moet worden hoe de vervoerder dit uitvoert,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Dijken, Kant en Tonkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 197 (29200-XVI).

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een onverhoedse verandering in reisvoorwaarden mensen met een handicap in grote problemen brengt indien dat gepaard gaat met een de facto beperking van het aantal af te leggen kilometers;

van mening dat meer tijd nodig is om te beraadslagen over de aanbestedingsvoorwaarden voor het bovenregionaal vervoer van mensen met een handicap opdat deze kunnen worden gekoppeld aan de concessieverlening voor het treinvervoer en de aanbestedingen voor het regionaal busvervoer;

verzoekt de regering, het huidige contract met ConneXXion met drie maanden te verlengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Dijken, Kant en Tonkens.

Zij krijgt nr. 198 (29200-XVI).



De heer **Mosterd** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris en de

minister voor hun uitvoerige beantwoording. Van de staatssecretaris heb ik begrepen dat V en W er alles aan wil doen om, samen met VWS, dit systeem tot een succes te maken en dat wij haar op haar inspanningen daarvoor kunnen aanspreken. Ik neem daar met genoeg kennis van. De minister heeft goed uiteengezet dat het huidige systeem, zonder overeenkomst, op dit moment niet houdbaar is en dat er daarom een ander systeem moet komen. Tevens is het mijn overtuiging dat het opnieuw aanbesteden zonder verandering van de budgetten die daarbij horen, zinloos is en alleen maar negatief uitwerkt. Wij zullen daar dus zeker niet in meegaan.

Wij hebben wel een drietal niet wezenlijke systeemveranderingen gevraagd in de huidige aanbesteding. Tot mijn grote genoegen heeft het kabinet die positief benaderd. De eerste was de creatie van één aanspreekpunt in de keten met het openbaar vervoer en het Valys-systeem, het zogenaamde ketenmanagement, de tweede het gratis meereizen van de begeleider in het Valys-systeem en de derde de ophoging van het aantal kilometers dat kan worden gereisd van 350-700 naar 450-900. Wij zijn de regering bijzonder erkentelijk dat zij deze verruiming voor het gehandicaptenvervoer mogelijk maakt.

In december is er mogelijk een evaluatie. Er bestaan nog vragen over hoe alles zich exact zal ontwikkelen, dus graag benutten wij die evaluatie voor het bekijken van de mogelijkheden tot bijstelling. Over de cijfers die wij vandaag hebben ontvangen nog het volgende: is het juist dat op dit moment het kabinet noch de Kamer weten wat de indicaties zijn die daaronder liggen? Volgens mij zijn het gewoon algemene indicaties op grond van de WVG.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): U vraagt om de evaluatie. Wilt u, onder het motto maatwerk, nog aandringen op een oplossing voor mensen die als vrijwilliger actief zijn, bijvoorbeeld met assistentiehonden? Die mensen hebben namelijk niet genoeg aan die 900 km.

De heer **Mosterd** (CDA): Als bij die evaluatie blijkt dat in dit systeem ruimte zit, dan zullen wij kijken naar de grootste knelpunten. Als die daar

## Mosterd

zitten, dan wil ik graag met u meedenken over oplossingen. Tegen die tijd zijn we daar ook beter toe in staat, want dan zijn de praktijkcijfers beschikbaar en niet slechts de huidige cijfers die slechts op theorie berusten.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Graag wil ik de bewindslieden dankzeggen voor hun antwoorden. Het is in alle opzichten duidelijk dat deze maatregel gevoelig ligt. Ook mijn fractie tilt er zwaar aan. Bij de cijfers die ons vandaag zijn aangereikt, rijst de vraag hoe de indicatie op de standaard-PKB of hoge PKB neerslaat in de gebruikerskolom. Het is best mogelijk dat daar fricties ontstaan.

In het debat van gisteravond zijn natuurlijk bijstellingen overeengekomen: de verhoging van de kilometer-normen, een klantvriendelijker inrichting van de keten en een versoepeling voor de meereizende begeleider. Dat zijn op zichzelf verbeteringen, waarvoor dank. Maar is dat nu genoeg? De verbeterde toegankelijkheid van het openbaar vervoer had ik ook als een vrij harde voorwaarde gesteld, maar gisteravond hebben wij van de staatssecretaris begrepen dat dit nog jaren duurt ± zij het dat het wel elk jaar beter behoort te worden. Wij moeten dat meten, vaststellen en aanjagen als het stagneert. Daar hangt een prijskaartje aan. Mijn fractie heeft dat er wel voor over.

Het openbreken van de aanbesteding is voor mijn fractie geen optie; dat kost alleen gigantisch veel geld. Dat is weggegooid geld. Mevrouw Kant heeft gisteravond gesteld dat de Kamer het nakijken heeft. Ik stel vast dat dit weliswaar zo lijkt te zijn, maar dat dit geen novum is. Bijvoorbeeld bij de indringende en langdurige discussies over de OV-jaarkaart hebben wij voor hetzelfde dilemma gestaan.

Mevrouw **Kant** (SP): Ik weet niet of het bij de heer Van der Vlies helemaal duidelijk is hoe dit is gelopen en wat nu echt een rol heeft gespeeld in de aanbesteding. Mij heeft het gisteren verbaasd dat allerlei aanpassingen binnen de aanbesteding blijkbaar wel kunnen zonder dat dit tot juridische stappen leidt, en dat andere dingen niet kunnen. Daardoor is het mij nu

volstrekt onhelder wat de status is van de afspraken en welke aanpassingen er kunnen worden gemaakt zonder dat dit tot juridische stappen leidt. Ik heb dat beeld in ieder geval niet goed voor ogen.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Ik weet er niet veel meer of misschien wel helemaal niets meer van dan mevrouw Kant. Ik heb in ieder geval begrepen dat er een bepaald budget te versleutelen was en dat er een onderhandelingsovereenkomst op contractbasis moest ontstaan binnen dat budget. Ik heb begrepen dat daaraan een behoedzame raming ten grondslag lag en dat de minister, alles overziende, heeft gezegd dat hij die behoedzame raming opgeeft en het totaal uitnuttend binnen de in concept overeengekomen normen. Die nog besteedbare ruimte kan worden overgebracht naar een kilometerquotum per deelnemer op jaarbasis. Dat raakt natuurlijk niet aan de overige criteria: de normstelling in het contract zelf. Zo heb ik het begrepen. Als het anders is, wil ik dat graag van de minister vernemen. Dat is natuurlijk essentieel; dat ben ik met mevrouw Kant eens.

Voorzitter. Gisteravond laat dacht ik: als wij nu eens een hardheidsclausule introduceren voor wat ik maar even schrijvende gevallen noem. Ik wil geen associatie leggen met een ander indringend debat dat wij onlangs hebben gevoerd, maar ook hier zouden schrijvende situaties kunnen ontstaan. Ik heb begrepen dat men op het departement slechte ervaringen heeft met hardheidsclausules, zoals getouwtrek en eindeloos gedoe over wie wel en wie niet in aanmerking komt. Het werd mij dringend afgeraden. Dan is de volgende optie: hoe kunnen wij de evaluatie benutten om waar nodig tot bijstellingen te komen? Ik zou het liefste hebben dat in het tweede en derde kwartaal wordt gemonitord, in het vierde kwartaal wordt geëvalueerd en dat per 1 januari aanstaande eventuele bijstellingen worden doorgevoerd. Het is natuurlijk wel een jaarquotum; je moet dan ook het hele jaar gebruiken, want het reisgedrag is in de zomermaanden misschien anders dan in de wintermaanden. Hierover wil ik de Kamer de volgende motie voorleggen.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de maatregelen in het bovenregionaal vervoer voor mensen met een handicap voor een deel van de gebruikers van Valys grote problemen kunnen opleveren;

voorts overwegende dat eventuele negatieve gevolgen vooral zullen optreden voor mensen die als gevolg van hun handicap geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer;

van mening dat het noodzakelijk is om de uitwerking van deze maatregel zeer goed te monitoren voor huidige en toekomstige gebruikers met als doelstelling deze en andere effecten van de maatregel op te sporen;

verzoekt de regering, uiterlijk in januari 2005 te komen met de resultaten van de monitor over het jaar 2004, samen met een analyse van de eventueel geconstateerde knelpunten, en waar nodig een oplossing hiervoor aan te dragen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Vlies. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 199 (29200-XVI).

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Daarnet hadden wij een ordemoment. Ik had daar behoefte aan omdat ik na het debat van gisteren nog steeds niet voldoende inzicht heb in wat nu nog mogelijk is. Wij hebben een berg aan informatie gekregen. Gisteren hebben wij heel veel cijfers gekregen; vandaag kwam er nog een aantal. In het debat van gisteren vroeg ik, wie er nu achter die 4% zitten. De heer Van der Vlies vroeg dat trouwens ook. De minister zei dat hij dat eigenlijk helemaal niet wilde weten, maar ik wil het wel weten. Wie zijn het? Zijn het mensen die actief zijn in gehandicaptenorganisaties, of andere activiteiten ontwikkelen waarvan wij heel blij zijn dat zij dit doen? Ik wil zo nauwkeurig

## Van der Ham

mogelijk weten wie het zijn. Ik vermoed dat daarin enig inzicht te verkrijgen valt. Ik wil dus meer informatie over de manier waarop de desbetreffende mensen er gebruik van maken. Bij de minister proefde ik, dat hij het gevoel heeft dat er excessief gebruik van deze regeling zal worden gemaakt. Hij noemde het voorbeeld van 60 maal een rit van 80 km. Welnu, je hoeft maar elke week naar je ouders te gaan, en ook nog met Kerst, oud en nieuw en Pasen en dan zit je al aan de 5000 km; bijvoorbeeld van de Veluwe naar Utrecht en terug. Dat is niet excessief.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Hoe denkt u achter de cijfers te komen, door middel van een soort "wie-van-de-drie-spelletje"? Wil degene die de meeste kilometers rijdt, nu opstaan? Er is niets geregistreerd en er is geen indicatie geweest. Dat laatste was het probleem. Hoe wilt u erachter komen, en dan ook nog voor 1 april?

De heer **Van der Ham** (D66): Die vraag leg ik nu bij de minister neer. Hij zegt dat hij het niet wil weten, maar ik wil het wel weten. Ik wil weten waarop hij zijn inschatting baseert dat er sprake zou zijn van excessief gebruik.

De heer **Nawijn** (LPF): Als de minister op die vraag geen antwoord kan geven, welke consequentie verbindt u daar dan aan?

De heer **Van der Ham** (D66): Dan trek ik daaruit de conclusie dat wij een aantal mensen op een wel heel nare manier van hun sociale leven zouden kunnen beroven. Zoals ik in mijn eerste termijn al heb gezegd, hebben wij daarmee behoorlijk veel moeite. Ik wil echter eerst meer inzicht hebben in de cijfers. Wij hebben het niet over de 4%; er is daarnaast een nog grotere groep van mensen die boven de 900 km vallen.

De heer **Nawijn** (LPF): U wilt vanavond hierop een antwoord hebben van de minister?

De heer **Van der Ham** (D66): Als hij de gegevens vanavond niet kan leveren, dan moet het later; dat hebben wij al besproken bij het ordedebatje. Ik wil de gegevens echter zo snel mogelijk hebben.

Ik dien geen moties in, maar ik kom wel met enkele vragen en suggesties, die wij gekregen hebben van organisaties en van individuele gehandicapten die ons hebben gemaild. Ik leg deze vragen en suggesties zonder waardeoordeel bij de bewindslieden neer, met het verzoek daar eens naar te kijken.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): U wilt zo snel mogelijk over de zaak doorpraten. De datum van 1 april nadert. Betekent dit dat u pleit voor verlenging van de status quo? Anders kan het bijna niet.

De heer **Van der Ham** (D66): In mijn eerste termijn heb ik gevraagd of uitstel mogelijk is. Dat geeft in elk geval wat meer ademruimte. De minister heeft het gehad over een claim, maar op mijn vraag hoe hoog deze zou zijn, wilde hij geen antwoord geven. Ik wil gewoon wat meer cijfers zien. Dat mag ik toch vragen? Ik wil weten wat de financiële risico's zijn. D66 is een constructieve partij, die het kabinet niet wil opzadelen met bedragen met een open einde. Wij kijken er constructief naar, maar ik wil weten waarover het gaat.

Mevrouw **Kant** (SP): Ik ga proberen samen te vatten wat u bedoelt. Volgens mij wilt u eerst inzicht hebben in de maatschappelijke gevolgen voor de mensen die boven de nu gestelde limiet zitten. Ten tweede wilt u weten wat de mogelijkheden zijn om de afspraken die nu zijn gemaakt, aan te passen, alvorens groen licht te geven aan het voorstel dat voorligt. Heb ik uw woorden dan goed samengevat?

De heer **Van der Ham** (D66): Ja, maar er zit meer aan vast. Ik ga niet vooruitlopen op het antwoord van de minister, maar ik kan mij voorstellen dat het huidige akkoord om allerlei redenen niet kan worden opengebroken. Misschien kan er echter wel een nieuwe aanbesteding worden gedaan voor de groep die boven de 900 km zit. Dat is een van de vragen die ik aan de minister stel. Wij moeten daarbij ook weten welk kostenplaatje daaraan is verbonden. Het is dan aan de Kamer om te bepalen of zij het benodigde bedrag daarvoor over heeft. Daarover kunnen wij vervolgens ook een debat voeren.

Wij springen nu van een tarief van 16 eurocent onmiddellijk naar € 1,25.

Ik vraag aan de minister: kan dat tarief niet structureel lager en wat zou dat gaan kosten? Een ander idee dat ik heb meegekregen is dat van trajectkaarten of abonnementen voor frequente gebruikers, bijvoorbeeld voor mensen die vaak naar hun ouders gaan. Kan dat worden ingeperkt door hen een abonnement voor bijvoorbeeld drie trajecten te geven of minder? Ik laat u de ruimte om daarop te antwoorden. Naast het bieden van een alternatief voor mensen die meer dan die 900 km willen reizen, zijn dit twee mogelijkheden die ik zie om wellicht tot een andere aanbesteding te komen. Deze drie zaken leg ik graag bij u neer.

Dan heb ik nog een vraag over de gehandicaptenorganisaties. Als gehandicapten die zeer actief zijn bij gehandicaptenorganisaties of bij gehandicapten sportclubs daar een kilometervergoeding van € 1,25 gaan declareren, dan komen die organisaties onmiddellijk in grote problemen. Is daarvoor niet iets te regelen? Ik ben hardop aan het nadenken, minister. Dit is een debat waarin ik graag een aantal dingen open aan u wil voorleggen. Ten slotte heb ik nog een vraag aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Als er budgettaire problemen zijn, geldproblemen, voelt u zich dan als staatssecretaris van mobiliteit niet aangesproken om daar eventueel in bij te springen?

□

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): De VVD-fractie was kritisch over de nieuwe Regeling bovenregionaal vervoer voor gehandicapten, met name over de wijze waarop daarover met de Kamer is gecommuniceerd. De staatssecretaris heeft een behoorlijk positieve voorstelling van zaken gegeven. Daardoor leek het er vorig jaar op dat wij ons in een situatie bevonden waarin er een acceptabele regeling zou komen, terwijl de financiële situatie van het gehandicaptenvervoer er ook redelijk uitzag. Twee weken geleden werden wij geconfronteerd met een tegenvallende regeling. Toch verkeerden wij nog steeds in de veronderstelling dat er ook financiële mogelijkheden waren. Gisteren heeft de minister ons ook uit die droom geholpen. Collega Rouvoet vroeg mij gisteren om eens los te komen van het budget. Hoe graag ik dat ook zou willen, het is niet realistisch. De

## Van Miltenburg

VVD-fractie is van mening dat morrelen aan de aanbesteding uiteindelijk alleen maar slechter uitpakt voor de gehandicapten. Daarom zijn wij heel blij dat de minister gisteren bereid was de kilometerbudgetten ten minste iets te verruimen, een ketenmanager te regelen en de begeleiders met een NS-vervoerskaart gratis met de taxi te laten rijden. Dat hij op korte termijn de indicatiestelling voor vervoersvoorzieningen in het algemeen gaat aanpakken, is eveneens een goed initiatief. De VVD-fractie wil wel erg graag de vinger aan de pols houden als het gaat om het toegankelijk maken van het openbaar vervoer. Daarom vraag ik de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat middels een motie om de vaste Kamercommissie van VWS jaarlijks te rapporteren over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat iedereen die dat wil met de trein zou moeten kunnen reizen;

benadrukkend dat er de afgelopen jaren alleen maar minder stations zijn gekomen waar iemand met een handicap geassisteerd kan worden;

verzoekt de regering, jaarlijks aan de Kamer te laten weten wat er in het verslagjaar is gedaan om het stads- en streekvervoer en stations meer toegankelijk te maken voor mensen met een functiebeperking,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Van Miltenburg, Mosterd, Tonkens, Van der Vlies, Van Dijken, Van der Ham en Nawijn.

Zij krijgt nr. 200 (29200-XVI).

**De voorzitter:** Mevrouw Van Dijken, ik ga u geen vraag laten stellen over een motie die u zelf mede hebt ondertekend. U mag uiteraard wel een vraag stellen, maar niet over deze motie.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Ik

hoor mevrouw Van Miltenburg zeggen dat zij kritisch is over de communicatie met de Kamer. Wat ons vooral heel erg heeft gestoord was de communicatie met de gebruikers. Zij zijn hier behoorlijk door overvallen en kunnen geen tussentijdse alternatieven treffen. Wat doet mevrouw Van Miltenburg daarmee? Daar hoor ik haar geen oplossing voor geven en geen antwoord op formuleren.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Gisteren waren wij allebei gefrustreerd toen de minister net al die cijfers had gepresenteerd over de ontzettende ontwikkeling die zich had voorgedaan in het gebruik van het taxivervoer. Toen realiseerde ik mij dat ik met mijn rug tegen de muur stond. Als de aanbesteding wordt opengemaakt, duurt het immers een jaar voordat er weer iets nieuws is. Het openbreken leidt bovendien tot een overschrijding van 20 mln. Dan kan je op je vingers natellen dat er volgend jaar een minder goede regeling uitkomt dan de huidige regeling, los nog van alle claims die kunnen komen. Ik had het gevoel dat ik met mijn rug tegen de muur stond. Ik denk dat het handhaven van deze regeling, zeker met de aanpassingen die worden gedaan, het beste is dat op dit moment is te behalen. Het frustrereert mij enorm, maar het is waar ik op uitkom met logisch nadenken.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik voelde mij ook overvallen. Wat dat betreft is het bijna een sessie zo. De minister noemde een bedrag van 20 mln. Dat is een hoog bedrag. Er wordt echter wel dit jaar geëndiceerd. Dat heeft ook effecten. Er is tijdens het debat gevraagd wat voor effecten dit zou hebben en hoeveel lager het bedrag zou kunnen uitkomen. Daar hebben wij geen antwoord op gekregen. U staat misschien wel met uw rug tegen de muur, maar wellicht kunt u iets van die muur loskomen als u ook dit soort getallen hoort.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Die indicatie is onderdeel van de nieuwe regeling. Die komt er pas als de nieuwe regeling er komt.

De heer **Van der Ham** (D66): Niet alle onderdelen van de regeling staan hier ter discussie.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD):

Het is ~~aan~~ regeling die in ~~aan~~ aanbesteding zit. U wilt er nu iets uitlichten. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister. Volgens mij is het niet mogelijk. Het is een alles-of-niets-verhaal.

Mevrouw **Kant** (SP): Wij moeten wachten op de antwoorden van de minister op dit punt, want het is blijkbaar geen alles-of-niets-verhaal. Er is immers gisteren iets veranderd. Het is mij onduidelijk wat er wel of niet alsnog kan veranderen. Zolang dat niet duidelijk is, wens hier ook geen beslissing over te nemen.

Mijn vraag gaat over de motie. Ik vind het prima dat er aan de Kamer verslag moet worden uitgebracht.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Die hebt u toch zelf ondertekend? Oh nee, dat hebt u niet gedaan.

Mevrouw **Kant** (SP): Nee, ik heb de motie niet ondertekend. Ik zal haar wel steunen hoor, maar ik heb niet ondertekend. Dan mag ik tenminste een vraag stellen. Dat is het voordeel.

De **voorzitter**: Zelfs ik leer nog af en toe nog een nieuwe truc in het debat.

Mevrouw **Kant** (SP): Ik vind het prima dat de Kamer er jaarlijks verslag over krijgt, maar ik vind het wel mager. Vindt u niet ook dat op zijn minst bij verbouwingen van perrons en stations en bij de bouw van nieuwe perrons en stations de eis moet worden gesteld dat deze toegankelijk zijn voor mensen met een handicap? Op die manier kan worden afgedwongen dat er iets gebeurt.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Ik heb gisteren goed geluisterd naar wat de staatssecretaris te vertellen had. Ik vond haar verhaal heel interessant. Ik vond het wel heel raar dat ik dit verhaal moest horen omdat wij de staatssecretaris toevallig hadden uitgenodigd om er een keer iets over te vertellen aan de vaste commissie voor VWS, terwijl wij het altijd over gehandicaptenbeleid hebben. Dat was de achterliggende gedachte bij deze motie. Het zou goed zijn als de staatssecretaris jaarlijks aan de vaste commissie voor VWS rapporteert hoe het gaat op dit punt.

## Van Miltenburg

Mevrouw **Kant** (SP): Ik vind het prima, maar ik vroeg u of u ook vindt dat bij verbouwingen en nieuwbouw van stations de eis moet worden gesteld dat deze toegankelijk zijn voor gehandicapten.

Mevrouw **Van Miltenburg** (VVD): Ik heb begrepen dat dit het geval is.

Mevrouw **Kant** (SP): Dat is dus niet zo.

De **voorzitter**: Laten wij dit doorgeleiden naar de regering. Ik zie de staatssecretaris nu knikken. Zij zal er straks ongetwijfeld nader op ingaan.

□

Mevrouw **Tonkens** (GroenLinks): Voorzitter. Ik steun het punt van de heer Van der Ham. Het is inderdaad heel erg lastig om te debatteren over iets waarover nog zoveel onduidelikheden bestaan. Daarom heb ik nog een aantal vragen. De minister zei gisteren dat de groep mensen die niet met het openbaar vervoer kunnen reizen maar 10% van het geheel uitmaakt. Als dat inderdaad zo'n kleine groep is, is het mij onduidelijk waarom daarvoor een plafond nodig is. Wij hebben toch ook geen plafond voor reizen? Wij vinden deze beperking voor het budget voor mensen die niet met het openbaar vervoer kunnen reizen bijzonder problematisch.

Het is ook niet duidelijk wat er precies onder die aanbestedingsvoorwaarden valt en wat niet. De minister kan dat misschien niet zeggen, maar dan kunnen wij niet met hem praten. Dat maakt het heel erg lastig om dit debat te voeren.

Omdat ik maar weinig spreektijd heb, dien ik een motie in. Voor de verandering ben ik een keer meegegaan met het budget dat de minister beschikbaar stelt. De motie past binnen het budget. Ik hoop dat de minister daar ontzettend blij van wordt. Er zijn twee kwaden. Het ene kwaad is een beperking van het PKB en het andere kwaad is een verhoging van de eigen bijdrage. Wij hebben voor het laatste gekozen om het eerste te kunnen bestrijden. De motie luidt als volgt.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een beperking van het aantal kilometers tot 900 voor gehandicapten die niet van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken, een ernstige belemmering van hun mogelijkheden tot maatschappelijke participatie tot gevolg heeft;

overwegende dat een beperking van het persoonlijk kilometerbudget voor die participatie een grotere belemmering vormt dan een lichte verhoging van de eigen bijdrage;

verzoekt de regering, de eigen bijdrage te verhogen van 16 naar 19 eurocent per kilometer en de 3 mln euro die dat oplevert te besteden aan een verhoging van het PKB met 500 km, voor gehandicapten die niet met het openbaar vervoer kunnen reizen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Tonkens en Nawijn. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 201 (29200-XVI).

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Ik heb een vraag met een heel groot vraagteken, want ik vind het onbegrijpelijk. Mevrouw Tonkens stelt voor, voor de eerst te gebruiken kilometers een hogere kilometerprijs te gaan betalen dan voor het gewone openbaar vervoer. Waarom komt zij niet met een motie waarin zij vraagt elk treinkaartje een cent duurder te maken? Dan betalen wij allemaal mee en hebben wij ook veel meer geld beschikbaar. Hier legt zij weer de last van een beperking en van een verhoging van de eigen bijdrage bij mensen met een functiebeperking. Onbegrijpelijk!

Mevrouw **Tonkens** (GroenLinks): Het idee om de prijs van het treinkaartje te verhogen is best te overwegen. Mevrouw Van Dijken had dat misschien ook zelf kunnen voorstellen. Wij kunnen zoiets natuurlijk niet binnen korte tijd regelen en zeker niet in dit debat.

Ik heb een beetje voortgeborduurd op de brief van de staatssecretaris. Daarin staat dat de eigen bijdrage per kilometer de facto vaak enigszins laag is, omdat men met eigen vervoer een directere route rijdt dan wanneer men met het openbaar

vervoer gaat. Men hoeft niet een combinatie van bijvoorbeeld bus, trein, weer een bus en dan een tram te nemen. Ons voorstel heeft ook een groot nadeel, maar nu is het probleem dat mensen na 900 km € 1,25 moeten gaan betalen. Als je helemaal geen gebruik kunt maken van het openbaar vervoer, is 900 km niet veel.

De **voorzitter**: De heer Rouvoet heeft mij gevraagd hem vanavond te verontschuldigen.

□

Mevrouw **Kant** (SP): Voorzitter. Ik meen niet te hoeven herhalen wat ik gisteren heb gezegd. De maatregel die er nu ligt is voor ons onacceptabel, vanwege de gevolgen voor mensen met een handicap die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Wij vinden dat maatschappelijk niet aanvaardbaar.

Gisteren was blijkbaar wel een aantal wijzigingen mogelijk. Mij is onduidelijk waarom andere wijzigingen, voorgesteld door de Kamer, niet mogelijk zijn. Ik kan niet inschatten wat, gelet op de aanbestedingsprocedure, alsnog gewijzigd kan worden. Een zichzelf respecterende Kamer zal dat volledige inzicht wel moeten hebben, alvorens al dan niet groen licht te geven. Ik wil graag duidelijkheid over alle juridische implicaties. Wat kan wel en wat kan niet aangepast worden?

Ik zie bijvoorbeeld niet in waarom de beperking van het aantal kilometers er niet uit gehaald kan worden. Wij hebben nu een indicatie in het voorstel. Waarom zou die niet voldoende zijn? Waarom zou het tot juridische stappen leiden als de afspraak veranderd wordt? Ik wil volstrekte helderheid hierover alvorens hier een beslissing valt.

De cijfers die wij van de minister hebben gekregen, zeggen mij niet zo veel. Ik vind het leuk: percentages van kilometergebruik, aantallen mensen. Het is echter volstrekt afhankelijk van de omstandigheden van deze mensen wat de betekenis erachter is. Wonen zij bijvoorbeeld 40 of 50 km van het station waar zij van de NS gebruik kunnen maken? Tot welke beperkingen leidt hun handicap? Hoe is hun maatschappelijke situatie? Hoe staan zij in het leven? Wat doen zij maatschappelijk? Juist de mate van participatie bepaalt voor een groot deel hoeveel

## Kant

kilometers iemand maakt. De heer Van der Ham zei het ook al, zijn niet juist de voortrekkers hiervan de dupe, de vrijwilligers, de mensen die zich inzetten voor belangen van gehandicapten, de mensen die aan gehandicaptensport doen, die iets bijzonders doen, die volop participeren in de samenleving, ondanks hun handicap? Worden deze initiatieven die maatschappelijk zo gewenst zijn, hiermee niet de kop ingedrukt?

Mij heeft gisteren ook de opmerking van de minister over het gebruik van de eigen auto wel gestoken. Sommige mensen zouden hun auto niet meer gebruiken omdat er zo'n fantastisch systeem is. Ik ken geen mensen die gebruik kunnen maken van een eigen auto en die toch met zo'n busje reizen. De meeste gehandicapten zouden graag met een eigen auto reizen, dat is hun eerste keuze. De tweede keuze is het openbaar vervoer en het laatste wat zij zouden willen, is zich laten rijden, want dan zijn zij afhankelijk van anderen. Als je onafhankelijk wilt zijn bij het deelnemen aan maatschappelijke activiteiten, is dat dus je laatste keuze.

Ik zou het willen omdraaien. Het is niet de vraag welke gehandicapte met het openbaar vervoer kan reizen, want volgens mij kan elke gehandicapte daar in principe gebruik van maken. Het is de vraag of het openbaar vervoer de gehandicapte kan vervoeren, dat is de kern van het probleem, want dat kan helaas in veel gevallen niet.

Ik dien een motie in over de toegankelijkheid van stations, want ik heb de indruk dat de staatssecretaris mij hierover niet goed ingelicht heeft. Er is namelijk wel een advies hierover, maar er is geen eis dat stations over de daarin genoemde voorzieningen moeten beschikken.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het van belang is dat treinen goed toegankelijk zijn voor gehandicapten;

constaterende dat de hoogte van veel perrons niet overeenkomt met de instaphoogte van treinen, waardoor treinen door een groot aantal gehandicapten vaak niet

zelfstandig betreden kunnen worden;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat op z'n minst alle perrons die opgeknapt, verbouwd, hersteld of nieuw gebouwd worden, op de instaphoogte van treinen worden gebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Kant. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 202 (29200-XVI).

Mevrouw **Kant** (SP): Voorzitter. Dit lijkt mij ook van toepassing voor de tourniquets of toegangspoortjes bij de NS-stations. Het is toch ondenkbaar dat ook die niet toegankelijk zouden zijn voor gehandicapten.

Mijn laatste motie gaat over het ketenvervoer. Er komt wel ~~aan~~ telefoonnummer, maar daarmee is het vervoer nog niet echt goed geregeld.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het regelen van aanvullend vervoer voorafgaande aan de treinreis en aansluitend op de treinreis niet langer centraal georganiseerd wordt;

constaterende dat dit een onaanvaardbare belasting vormt voor individuele gehandicapte reizigers, voor wie een reis al een forse onderneming is;

verzoekt de regering, het initiatief te nemen om ketenmanagement te organiseren en te financieren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Kant. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 203 (29200-XVI).



De heer **Nawijn** (LPF): Voorzitter. De zaak waarover wij nu moeten besluiten, wordt gekenmerkt door een uitermate slechte voorbereiding

en door slechte informatie aan deze Kamer. Ik vind dat zij eigenlijk voor een fait accompli wordt gesteld: aan de ene kant een zware regeling die diep ingrijpt, aan de andere kant een aanbesteding die niet conform is wat de Kamer heeft gewild. Ik vind dit slecht en dit moet niet weer gebeuren, want anders heb ik niet zoveel behoefte aan een debat over dit soort zaken. De minister vindt de LPF aan zijn zijde als hij wil bezuinigen, maar dat moet dan wel goed en rechtvaardig, zeker als het gaat om groepen in de samenleving die al zo kwetsbaar zijn. Ook de minister weet immers dat er nog heel veel geld in de gezondheidszorg wordt verspild. Dat zou ik liever aanpakken dan deze groepen gehandicapten die niet met het openbaar vervoer kunnen reizen.

Ik sluit mij aan bij de vragen die de heer Van der Ham heeft gesteld, want ook ik weet nog steeds niet waarover wij nu een beslissing moeten nemen. De aanbesteding heeft plaatsgevonden en ik wil van de minister weten of er nog een aanvulling mogelijk is. Wij zijn geen voorstander van het openbreken van de aanbesteding, want dat zou tot schadeclaims leiden, dat zou geld kosten, maar wij willen wel weten welke ruimte er nog is. En ten slotte vraag ik de minister of het aanbestedingsbedrag nog mogelijkheden biedt om in bepaalde gevallen toch nog iets te doen. Mijn fractie zal een standpunt innemen op basis van het antwoord van de minister.

De vergadering wordt van 21.05 uur tot 21.13 uur geschorst.



Minister **Hoogervorst**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor haar inbreng in tweede termijn bij dit belangwekkende debat. Gisteren hebben wij zeer uitvoerig en tot middernacht gesproken. De informatie die ik de Kamer gisteren mondeling heb meegedeeld, heb ik haar vandaag schriftelijk doen toekomen. Met vreugde stel ik vast dat ik een aantal partijen met de gisteren verstrekte informatie wat meer inzicht heb geboden in de aard van de problematiek en dat ik niet alleen de Kamer, maar vooral de mensen waarom het gaat, de gehandicapten die op het openbaar vervoer of een taxi zijn aangewezen, in belangrijke mate tegemoet ben gekomen met

## Hoogervorst

zeer reële toezeggingen. Ik begrijp natuurlijk dat die voor sommige mensen niet genoeg zijn en dat men altijd meer wil. Een groot aantal leden heeft echter ook geconstateerd dat wij in een moeilijke tijd leven en dat niet alle wensen kunnen worden vervuld. Daarom ben ik ook van mening dat ik aanneming van de motie op stuk nr. 196 van mevrouw Van Dijken moet ontraden. Die motie zegt dat er geen limiet moet zijn voor het aantal kilometers dat per taxi afgelegd kan worden. Het is niet mogelijk deze motie te honoreren zonder zeer aanmerkelijke risico's dat de regeling ontspoot. Ik heb al gezegd dat wij te maken hebben met een forse overschrijding en een ongelooflijk grote groeivoet. Het is duidelijk dat het voorgestelde een sterk aanzuigende werking zou hebben en daarom is het niet reëel. Bovendien wist de Kamer al zeer geruime tijd dat er voor de regeling een limiet zou gaan gelden. Daarover hebben wij brieven gestuurd. Niet bekend was welk kilometrage zou gelden, maar dat er een limiet zou gaan gelden, was duidelijk. Dat is de reden waarom ik aanneming van deze motie moet ontraden.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Die limiet was gekoppeld aan een aantal uitgangspunten: individueel maatwerk en bruikbaarheid van het openbaar vervoer. Daar zit nu juist het probleem. Het ene stukje is overgebleven, maar de rest is weg.

Minister **Hoogervorst**: Ik heb een voorstel gedaan voor het verbeteren van de keten en ik meen dat op dat punt een reële toezegging is gedaan. Verder heb ik gisteren ook duidelijk gemaakt dat in het verleden in veel ruimere mate van het openbaar vervoer gebruik is gemaakt dan nu het geval is. Dat was niet voor iedereen even duidelijk. Er is wat dat betreft nog een ruime, onbenutte marge. Daardoor is het zeer aannemelijk dat met mijn voorstel voor het aantal kilometrages zeer veel mensen niet hoeven in te leveren en zeer veel mensen voldoende toegang tot het openbaar vervoer en de taxi zullen hebben.

De motie op stuk nr. 197 zal door de staatssecretaris worden behandeld.

Met de motie op stuk nr. 198 wordt de regering verzocht om het huidige contract met ConneXXion met drie maanden te verlengen. Dat

impliceert het openbreken van de openbare aanbesteding. In de richting van de heer Van der Ham zeg ik dat het mogelijk is om die open te breken, maar dan moeten wij met ConneXXion verder onder zeer ongunstige omstandigheden. Eigenlijk hebben wij dan een onderhandelingspositie gelijk aan nul. Het zal inderdaad tot een claim leiden. Die claim zal in de miljoenen lopen. Ik heb daar geen precieze schatting van. Als ik die wel zou hebben, zou ik die ook niet noemen want dan wordt de claim meteen verdubbeld. Dat gaat echter echt in de papieren lopen. Ik kan op dit moment gewoon niet dit soort risico's nemen, ook met in het achterhoofd de financiële ellende die het kabinet en daarmee de hele samenleving toch al staat te wachten.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): In de motie staat niet dat de verlenging met drie maanden gebruikt moet worden om het contract open te breken. Het is de bedoeling om, zoals de heer Van der Ham zei, die drie maanden te gebruiken om alle onduidelikheden eruit te krijgen en zeker te stellen dat die claim dan niet via de andere kant komt. Wij houden er namelijk ook niet van om geld over de balk te gooien.

Minister **Hoogervorst**: De openbare aanbesteding is afgerond. Daarin staat ook een datum. Drie maanden uitstel is dan ook echt niet meer mogelijk. Aangezien deze motie daar impliciet wel op neerkomt, moet ik de aanvaarding ervan ontraden.

De heer Van der Ham wil er wat meer inzicht in hebben wie nu de mensen zijn achter de tabel die ik heb gegeven. Ik heb gisteren al aangegeven dat ik die informatie vermoedelijk niet kan geven. Inmiddels weet ik wat beter hoe het zit met die informatie. TraXX levert die gegevens niet als management-gegevens. Wegens privacyredenen zijn reizigersgegevens apart geregistreerd van pashouder-gegevens. Ook wordt het reisdoel niet geregistreerd. Als dat wel gedaan zou worden, zou dat trouwens een enorme administratieve belasting van het systeem zijn. Zelfs als ik ruim de tijd zou hebben om dit te onderzoeken, dan nog zou het niet mogelijk zijn. Het is dan ook niet reëel om van ons te verwachten dat wij die gegevens kunnen

verstrekken voor de ingangsdatum van het nieuwe contract.

Op zichzelf kan ik de zorgen van de heer Van der Ham wel begrijpen. Ik hoop dat ik zijn zorgen enigszins kan wegnemen door positief in te steken op het verzoek van de heer Van der Vlies in zijn motie op stuk nr. 199 om uiterlijk in januari met een evaluatie te komen en eventuele knelpunten die alsdan blijken, aan te pakken. Ik kan die motie omarmen, zij het dat ik die evaluatie met het oog op het nieuwe contract al in december zou willen afronden. Wellicht krijgen wij uit die evaluatie wat meer precieze informatie over eventueel resterende knelpunten.

De heer **Van der Vlies** (SGP): De minister maakt een opmerking over de in de motie genoemde termijn, die mij zeer welkom is. Bij het indienen van de motie heb ik zelf al gezegd dat het mij een lief ding waard zou zijn als wij dat nog dit jaar kunnen regelen. Ik had alleen enkele technische overwegingen waarom dat volgens mij op problemen zou kunnen stuiten. Daarom heb ik gesteld: uiterlijk in januari 2005. Ik heb dat heel bewust zo gesteld. Ik dacht namelijk: als de minister in staat is om het in december te doen, dan past dat helemaal in het dictum.

Minister **Hoogervorst**: Ik denk ook dat er geen misverstand tussen ons is. Ik ben de heer Van der Vlies uitermate erkentelijk voor zijn flexibiliteit. Ik ga die benutten door het nog sneller te doen.

De heer **Nawijn** (LPF): Op zichzelf is het goed om de zaak te evalueren. Is het evenwel de insteek van de minister om, als er schrijnende gevallen blijken, daar dan ook wat aan te doen? Hij weet zelf ook dat er nauwelijks is te ontkomen aan bezuinigingen in de zorg. Ik vraag hem echter om toch zorgvuldig te kijken naar dit soort gevallen. Het gaat hier namelijk wel om gehandicapte mensen.

Minister **Hoogervorst**: Ik ben mij er zeer van bewust dat het hier gaat om een kwetsbare groep in onze samenleving en dat ik dus ook gehouden ben om tegenvallende ontwikkelingen en onvermoede gevolgen van deze maatregel goed te bekijken en eventueel te redresseren. Dat is ook de reden waarom ik



## Hoogervorst

graag bereid ben om die evaluatie op een tijdig moment te verrichten.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat klinkt heel mooi, maar zojuist zei u dat TraXX niet bij gaat houden waar mensen heen gaan. Dat wordt niet geregistreerd. Dat zal bij zo'n evaluatie nog steeds niet geregistreerd zijn. Wat gaan wij dan precies evalueren? Met welke informatie komt u dan die nu niet bij TraXX is geregistreerd?

Minister **Hoogervorst**: Ik kan nu nog niet precies zeggen welke techniek wij zullen hanteren bij de evaluatie. Ik zal mijn ambtenaren vragen daar een opzet voor te maken. Die zal ik dan aan de Kamer doen toekomen.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Dit is weer precies hetzelfde dilemma. U weet uit alle informatie nu al dat het mensen enorm hindert in de participatie, in de mogelijkheid om mee te doen. Na die evaluatie komt er mogelijk zo'n zelfde beeld op tafel. Ik denk dat dat zo is. Dan heeft u echter nog steeds het geld niet. Dat heeft u nu ook niet, want anders hadden wij dit debat niet.

Minister **Hoogervorst**: Je zou dan wellicht naar een andere verdeling kunnen kijken. Stel dat uit de evaluatie zou komen dat er eigenlijk behoefte aan is om aan de bovenkant wat meer ruimte te creëren en dat mensen met een standaard PKB eigenlijk heel ruim in de slappe was zouden zitten ± ik weet niet of dat waarschijnlijk is ± dan zou je bij een volgende aanbesteding tot een andere verhouding kunnen komen. Ook als je het budgetair-neutraal zou willen doen, zijn er wellicht toch veranderingen aan te brengen die de situatie kunnen verbeteren. Ik ben er overigens helemaal niet van overtuigd dat er uit die evaluatie op grote schaal schrijnende gevallen naar voren zullen komen. Ik heb gisteren al proberen aan te tonen dat, als je kijkt naar het huidige gebruik en in ogenschouw neemt dat er veel meer gebruik van het openbaar vervoer kan worden gemaakt dan in het recente verleden, je met diezelfde kilometers veel meer kunt bereiken dan nu het geval is. Ik ben er dus helemaal niet zo pessimistisch over.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Wil de minister de tijd tot die evaluatie

gebruiken om na te denken over een aantal suggesties die gisteren zijn gedaan voor aanpassingen op korte termijn en voor een echte solidariteitsheffing? Dit hoort bij vervoer, dus betaalt iedereen een stukje mee, in plaats van het alleen in de sector te zoeken.

Minister **Hoogervorst**: Ik heb begrepen dat binnenkort een discussie in de Kamer plaats zal vinden met mijn collega's van V en W over de treintarieven. Ik denk dat dat een goed moment is om dergelijke voorstellen naar voren te brengen.

De heer Van der Ham heeft gevraagd hoeveel geld wij over hebben. Ik weet niet of ik de vraag goed heb verstaan. Ik heb niets over.

Eerst geldt een OV-tarief van 16 cent en daarna, als de kilometrage op is, een tarief van € 1,25. De heer Van der Ham heeft gevraagd of dat niet lager kan. Dit is de beste offerte die wij hebben gekregen. Wij hebben uit zeven kandidaten kunnen kiezen en dit was het beste dat op tafel lag.

De heer Van der Ham heeft verder gevraagd naar het eventuele probleem dat gehandicapten die in een organisatie werken en daarvoor met deze vergoeding reizen, hun organisatie moeten belasten met declaraties. Ik kan daar alleen op zeggen dat de regeling expliciet niet bedoeld was voor professionele of semi-professionele activiteiten. Ze was bedoeld voor sociaal en recreatief gebruik.

De heer **Van der Ham** (D66): Maar stel je voor dat mensen niet meer mee kunnen doen, omdat het tarief veel te hoog is geworden. Zij zouden dan kunnen vragen: gehandicapten-organisatie of sportvereniging, kunt u bijspringen? Dat zou een oplossing kunnen zijn. Ik heb gevraagd of dan niet op een andere manier is te regelen dat die organisaties worden ondersteund om die vergoeding vorm te geven.

Minister **Hoogervorst**: Ik weet niet of dit een goede oplossing is. Ik heb hier nog niet eerder over nagedacht, maar ik kom hier later op terug.

Mevrouw **Kant** (SP): Uw woordkeus "sociaal/recreatief" vond ik erg storend. Het gaat hier om participatie. Het gaat om de vraag of gehandicapten, evenals niet-gehandicapten, mogen en kunnen

participeren in onze maatschappij. Wij hebben het over gehandicapten die vrijwilligerswerk doen.

Minister **Hoogervorst**: Daar neem ik afstand van. Ik heb gewoon de officiële benaming van de regeling gebruikt. Trouwens, je hoeft je niet te schamen voor recreatie of voor sociaal verkeer of voor familiebezoek. Daarvoor is deze regeling bedoeld en daar bedoel ik niets neerbuigends mee. Ik neem u kwalijk dat u dit in mijn woorden meent te beluisteren.

Mevrouw **Kant** (SP): Maar ...

De **voorzitter**: U heeft uw observatie gegeven en de minister heeft een verklaring gegeven. Dat lijkt mij voldoende.

De heer **Van der Ham** (D66): Is het niet mogelijk om een aparte regeling te treffen voor mensen die meer dan 900 km willen reizen? Daarbij kan een limiet gesteld worden. Wil de minister meedenken over de financiering van een dergelijke regeling?

Minister **Hoogervorst**: Theoretisch is zo'n regeling natuurlijk mogelijk, maar ik vermoed dat het een zeer ingewikkelde zaak is. Waarschijnlijk is een aparte indicatiestelling nodig. Wij zullen deze suggestie echter betrekken bij de evaluatie van de huidige regeling. Ik weet niet goed hoe ik nog voor 1 april iets dergelijks kan fabriceren.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb ook suggesties gedaan voor compensatie voor gehandicapte sporters en voor de mogelijkheid van trajectkaarten. Kunt u daarop eerder reageren?

Minister **Hoogervorst**: Ik neem deze suggesties graag mee. Ik heb al toegezegd dat ik de Kamer de opzet van de evaluatie zal doen toekomen. Wellicht kan ik in dezelfde brief op deze vragen ingaan.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Wilt u dan ook de suggesties meenemen die gisteren zijn gedaan? Ik herinner aan de gegarandeerde zitplaatsen in het openbaar vervoer. Die suggesties staan inmiddels op papier.

Minister **Hoogervorst**: Dat zal wel lukken of anders zal ik mijn

## Hoogervorst

ambtenaren vragen om even contact met u op te nemen.

De heer **Van der Ham** (D66): Wanneer kunnen wij die brief verwachten?

Minister **Hoogervorst**: Binnen een maand.

Mevrouw Tonkens stelt bij motie voor om door een verhoging van de eigen bijdrage tot 19 cent het PKB te verhogen voor gehandicapten die niet met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dit is een constructieve en moedige motie. Mevrouw Tonkens is bereid om aan de ene kant iets in te leveren om aan de andere kant meer mogelijkheden te bieden. Ik stel dat buitengewoon op prijs. Er wordt een duidelijke keuze gemaakt. Ik moet even nagaan of dit voorstel combineert met de voorwaarden voor de openbare aanbesteding. Ik stel voor om de Kamer nog voor de stemmingen schriftelijk mijn oordeel hierover te doen toekomen.

Mevrouw **Tonkens** (GroenLinks): Als het op basis van de voorwaarden van de aanbesteding mogelijk is, ondersteunt u dan mijn motie?

Minister **Hoogervorst**: Ik vermoed van wel. Ik moet het voorstel nog op zijn merites beoordelen, maar het betreft een duidelijke keuze, die mij aanstaat.

De heer **Van der Ham** (D66): Ook ik heb veel sympathie voor die keuze. Als het voorstel op basis van de voorwaarden voor aanbesteding mogelijk is, kunt u in uw brief dan ook verschillende variabelen aangeven?

Minister **Hoogervorst**: Gezien de tijd wil ik het niet te ingewikkeld maken, maar ik zal, als het voorstel mogelijk is, kijken of er nog een variant bijgevoegd kan worden.

Mevrouw Kant heeft gevraagd wat er vastligt in de aanbesteding. Ik noem de verhouding tussen de PKB's van 1 staat tot 2, de plafonnering, het bedrag van de aanbesteding en een pakket van eisen die wat minder gewichtige zaken betreffen. Er hangt nog een aantal zaken aan vast.

Mevrouw Kant heeft een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht om het initiatief te nemen om ketenmanagement te organiseren

en te financieren. Ik ben van mening dat de keten door de instelling van de telefoonlijn een stuk gemakkelijker en klantvriendelijker wordt gemaakt. Wij moeten nog verder werken aan verbetering van de keten, maar dit is een belangrijke stap.

De heer Nawijn heeft gevraagd of er nog ruimte is. Dat is helaas niet het geval. Om die reden stel ik de motie, die hij mede heeft ondertekend, als een constructieve bijdrage aan dit debat, zeer op prijs.

Hiermee heb ik de belangrijkste vragen beantwoord.

Mevrouw **Kant** (SP): U zegt dat in de aanbesteding het plafond vastligt. Bedoelt u dan het plafond van de kilometrage?

Minister **Hoogervorst**: Dat er een plafond komt.

Mevrouw **Kant** (SP): Dus niet de hoogte ervan?

Minister **Hoogervorst**: Nee. Wij kunnen een zekere inschatting maken. Ik heb alle ruimte uit de behoedzame benadering gehaald. Als ik een hogere schatting aanhoud, weet ik zeker dat wij de 17 mln zwaar zullen overschrijden. De uitkomst van de aanbesteding was juist dat wij het ongeveer zo in elkaar zouden steken. Dat er een plafond komt en dat het standaardpakket ten opzichte van het grotere pakket 1 op 2 zou zijn, stond ook vast.

Mevrouw **Kant** (SP): Het plafond zou dus veel hoger kunnen zijn dan de verhoging van gisteren, maar dan komt u met de financiën niet uit.

Minister **Hoogervorst**: Er was enige flexibiliteit, maar die is nu echt wel opgesoupeerd.

De heer **Van der Ham** (D66): In het contract is de verhouding 1 op 2 opgenomen. Als wij het plan van mevrouw Tonkens volgen, met bijvoorbeeld een ophoging boven de 1000 km of misschien nog wel meer, dan wordt die verhouding dus losgelaten. Of de eerste groep groeit mee, maar u heeft eerder al gezegd dat daar bijna niet meer aan te tornen valt.

Minister **Hoogervorst**: Als de motie van mevrouw Tonkens realiseerbaar zou zijn, dan zouden wij in ieder

geval moeten vasthouden aan de verhouding van 1:2. De opbrengst zou niet alleen kunnen worden benut voor een verhoging van het hogere budget, maar die zou ook moeten worden benut voor het lage budget.

□

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

Voorzitter. Er zijn aan mijn adres iets minder moties gericht. Wij hebben het grootste debat gisteren al gevoerd, maar er zijn nog een paar specifieke verzoeken gedaan.

De motie op stuk nr. 197 van mevrouw Van Dijken gaat over de concessieverlening. Ik twijfel of ik de Kamer de aanvaarding van deze motie moet ontraden of dat ik haar overbodig moet verklaren. Ik stel mevrouw Van Dijken voor om haar motie aan te passen. Het is immers altijd prettiger als een motie wordt overgenomen dan dat de aanvaarding ervan ontraden wordt. In de motie wordt gevraagd om in de nieuwe concessie vast te leggen dat er een zorgplicht is voor de NS. In de motie wordt gesproken over "verantwoordelijkheid", maar wij nemen het op als "zorgplicht". Wij zullen de NS vervolgens vragen om in het vervoerplan dat onder zo'n concessie ligt, aan te geven hoe dat wordt vormgegeven. Dat wordt dus niet aangegeven in de concessie zelf. In concessies wordt ingegaan op de minimumeisen en in de vervoerplannen wordt aangegeven hoe het jaarlijks wordt gedaan.

Wij zijn nog bezig met de onderhandelingen, maar ik kan al iets aangeven over de inhoud. In artikel 5 van de concessie wordt de zorgplicht aangegeven. Vervolgens is er artikel 23, waarin staat dat in het vervoerplan wordt aangegeven op welke wijze invulling wordt gegeven aan de zorgplicht, zoals bedoeld in artikel 5. In ieder geval wordt ingegaan op de toegankelijkheid van de treinen. Er worden voorts opmerkingen gemaakt over investeringen in nieuw materieel, de stations en de punten die daarop van toepassing zijn, de assistentieverlening, de prestaties en de wijze waarop dat wordt gemeten.

Wij gaan dus eigenlijk alles al doen waar mevrouw Van Dijken in haar motie om vraagt. Zij moet maar kijken of zij haar motie op deze twee punten wil aanpassen. Dan onarm ik de motie. Als zij de motie in de

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

huidige vorm handhaaft, komt het niet overeen met onze handelwijze.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Ik wil ook graag iets omarmen. Bevat dat vervoerplan behalve de opmerking dat ernaar gekeken wordt, ook een dwingende omschrijving? Ik wil dus geen woorden als "kan" en "zullen bezien of". De staatssecretaris heeft de tekst van de artikelen 5 en 23 voor zich. Ik heb die tekst nu niet voorhanden. Wordt dat concreetiseerd?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er staat bijvoorbeeld heel specifiek: ingeval NSR investeert in nieuw materieel dan wel aanpassingen aan bestaand materieel realiseert, houdt zij daarbij rekening met de adviezen zoals opgenomen in het rapport "Toegankelijke treinen, bruikbaar voor iedereen". Het gaat hierbij om de mogelijkheden die door de infrastructuur geboden worden. Op de stations wordt aan reizigers met functiebeperking conform de bepalingen uit bijlage f assistentie aangeleverd vanaf een door NSR aan te wijzen ingang van het vertrekstation.

Zo gedetailleerd wordt het dus aan de orde gesteld.

Mevrouw **Kant** (SP): Het is heel mooi gedetailleerd, maar het gaat mij om de woorden "houdt rekening met de adviezen". Daar zit natuurlijk het venijn in. Dat zijn dus geen eisen. Ik heb na uw opmerkingen van gisteren nog even gebeld met het betreffende bureau. Die adviezen worden regelmatig genegerd.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik ga zo dadelijk in op de motie van mevrouw Kant, waarin bepaalde eisen worden gesteld. Mevrouw Van Dijken vraagt de regering in haar motie om ervoor te zorgen dat de NS een zorgplicht realiseert. Dat eisen wij ook in de concessie. In het vervoerplan wordt vervolgens besproken en aangegeven hoe dat wordt gerealiseerd. Mevrouw Kant doet nu net alsof de NS daar onderuit zou willen komen of daar niet aan zou willen meewerken. Dat is absoluut niet het geval. Zoals ik al eerder heb aangegeven, worden de nieuwe eisen op elk nieuw station en elke nieuwe trein van toepassing verklaard. Ook op

elke grootscheepse investering worden die nieuwe eisen van toepassing verklaard. Op het moment dat er tussendoor ook nog andere dingen gerealiseerd kunnen worden, is men daar ook mee bezig. In vervoerplannen wordt niet aangegeven wat er per jaar op welk perron gaat gebeuren. Die invulling wordt overgelaten aan de organisatie zelf. Daar sturen wij als overheid niet op. Wij zeggen wel dat het de eigen verantwoordelijkheid van de organisatie is.

Er staat bijvoorbeeld ook: beschrijft in het vervoerplan welke meetsystemen zij hanteert ter bepaling van de mate waarin voldaan is aan de invulling van de zorgplicht. De metingen van de prestaties dienen tot stand te komen op basis van representatieve onderzoeken op een statistisch verantwoorde wijze. Al dit soort zaken staat er heel expliciet in. Ik vind dat dit ons en de Kamer voldoende mogelijkheden geeft om erop te sturen als het niet voldoet.

Mevrouw **Kant** (SP): Dat is een heel verhaal, maar ik heb vandaag met het bureau gebeld en heb gehoord dat NS die adviezen vaak naast zich neerlegt. Het kan wel mooi op papier staan wat wij willen, maar als er vervolgens niet naar wordt gehandeld, hebben wij het nog niet. Wie controleert dat dan? Welke toets wordt gehanteerd? Als dat bureau een advies geeft en dat niet wordt opgevolgd, dan heeft men er nog niets aan.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan natuurlijk niet zien welk advies niet wordt opgevolgd. Ik weet wel dat er bijvoorbeeld in het Bouwbesluit eisen staan en dat er eisen zijn ingevolge de Wet gelijke behandeling. Er zijn allerlei eisen waaraan moet worden voldaan. De afspraak is dat als er iets nieuws wordt gedaan dit gebeurt conform de regels voor de toegankelijkheid. Tot nu toe gaat dat ook zo. Daarnaast vraagt de NS aan dat bureau een oordeel over maatregelen die de NS wil nemen. Op basis van wat u mij zegt, kan ik niet vaststellen of er mogelijk adviezen in de wind worden geslagen in die gevallen waarin zonder dat dit gaat ten koste van de toegankelijkheid een andere keuze mogelijk is en door NS wordt gemaakt. Ik geloof niet dat dingen

worden gerealiseerd in strijd met de eisen van toegankelijkheid.

Mevrouw **Kant** (SP): Dat kunt u wel niet geloven, maar gegeven de signalen die ik heb gekregen, zou ik liever zien dat u het onderzocht.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U hebt ook gezegd dat u het signaal had gekregen dat het aantal klachten was toegenomen, maar dat blijkt niet uit de gegevens die ik uw Kamer vandaag heb toegestuurd. U geeft wel vaker aan dat u hebt gebeld of iets hebt gehoord, maar wij zullen het moeten doen met alle formele gegevens die wij binnen krijgen, want daarop moeten wij ons baseren.

De **voorzitter**: Ik zie dat u weer wilt interrumperen, mevrouw Kant, maar dat sta ik niet meer toe.

Ik geef mevrouw Van Dijken gelegenheid om nog een vraag te stellen en vraag de staatssecretaris daarna haar betoog te vervolgen.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Wij waren nog steeds op weg naar een omarming, voorzitter, en daar moet u niet tussen willen komen.

De staatssecretaris geeft aan dat die omschrijving er in staat. Wil zij dan hier, naast wat zij daarnet heeft aangegeven, een keiharde toezegging doen dat zij gaat toetsen of wat mevrouw Kant zegt juist is?

Ik heb ook zo mijn ervaringen met het Bouwbesluit en toegankelijkheid op gemeentelijk niveau. De staatssecretaris had het niet moeten zeggen, want daardoor ging ik ineens veel verder van haar af staan dan ik net deed.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is moeilijk omarmen.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Precies, het wordt nooit wat tussen ons. Gaat u heel goed aan ons laten zien hoe het zit met adviezen die worden gegeven over toegankelijkheid en over mogelijkheden om het op een andere manier beter te doen? Gaat u ons laten zien dat u die heel erg serieus neemt? Het moet echt dwingend zijn.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U vraagt mij nu wat anders. U vraagt

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

mij nu of ik erop ga toezien dat alle adviezen van het Landelijk Bureau Toegankelijkheid worden overgenomen, omdat mevrouw Kant heeft gezegd dat zij heeft gehoord dat dit niet gebeurt. Dat wil ik helemaal niet, want de NS heeft toegankelijkheid als zorgplicht. Wij zeggen tegen de NS: u moet zelf zien hoe u dat doet. Wij willen wel op een aantal punten beschrijvingen hebben, onder andere van het meetsysteem, zodat wij kunnen controleren of het is gebeurd. Dat de NS adviezen vraagt aan het Landelijk Bureau Toegankelijkheid per keer dat het bedrijf investeert, vind ik hartstikke goed. Ik heb er geen bezwaar tegen dat de NS niet elk advies van dat bureau overneemt, want ik kan mij voorstellen dat men zich soms in een advies kan vinden en soms denkt dat de wijze waarop men het doet ook goed is. Ik wil die twee dingen uit elkaar halen.

NS voelt de zorgplicht. In uw motie vraagt u om in de concessieverlening vast te leggen hoe het vervoer van mensen met een handicap moet worden uitgevoerd. Ik vraag u om in uw amendement van verantwoordelijkheid zorgplicht te maken en van concessieverlening vervoerplan, dan zijn wij wat dat betreft klaar. Zo niet, dan moet ik aanvaarding van de motie ontraden, omdat de concessieverlening niet een dermate gedetailleerd verhaal inhoudt.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Mocht blijken, wat u en wij niet hopen en wat u ook niet verwacht, dat er nog steeds heel domme dingen gebeuren, dan staat u naast ons met de stukken in de hand om te zeggen: morgen is het goed?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb u eerder gezegd dat als wij het morgen goed wilden maken, wij enkele miljarden moesten meenemen. De essentie van uw betoog is de vraag of NS er ook een verantwoordelijkheid in voelt. Ja, dat voelt het bedrijf. Uw vraag is voorts hoe NS dat gaat waarmaken en of de Kamer daarin af en toe inzage kan krijgen. Ja, dat kan, want dat komt in de vervoerplannen te staan. Ook het antwoord op uw vraag of uw Kamer de NS daarop kan controleren en zo nodig af en toe aan het jasje kan trekken, is bevestigend. Dat geldt natuurlijk helemaal als wij jaarlijks

een voortgangsverslag moeten leveren, zoals in de motie van mevrouw Van Miltenburg wordt gevraagd. Uw Kamer kan dan zeggen: het ziet er op papier allemaal mooi uit, maar er gebeurt helemaal niets. Dan sta ik hier natuurlijk volgend jaar weer. Wat dat betreft streven wij hetzelfde doel na.

Mevrouw Van Miltenburg vraagt in de motie op stuk nr. 200 om jaarlijks aan te geven wat er gebeurd is om stations meer toegankelijk te maken voor mensen met een functiebeperking. Het lijkt mij dat ik aan haar verzoek kan voldoen als het gaat om de spoorstations. Het komt in de vervoerplannen te staan. Misschien dat de eerste keer kan worden aangegeven wat er de afgelopen jaren is gebeurd om vervolgens met een jaarlijkse rapportage te komen. Het streekvervoer wordt echter geregeld door andere overheden. Wij kunnen die overheden natuurlijk wel vragen wat er allemaal gebeurd is, maar dat zal de nodige administratieve rompslomp met zich meebrengen. Ik ben echter wel verantwoordelijk voor het spoor en daarop kan de Kamer mij aanspreken. Ik kan natuurlijk gaan nadenken over een slimme methode om ook inzicht te krijgen in het stads- en streekvervoer, maar ik kan de decentrale overheden daartoe niet verplichten. Verder ben ik dus positief over de motie.

Mevrouw Kant heeft een motie ingediend over de instaphoogten van de treinen. Uitgangspunt is dat instaphoogten zich op de juiste hoogte bevinden. Voor metro en light rail is dat mogelijk, maar bij het zware spoor stuiten wij wat dit betreft op de nodige problemen. Er wordt gestreefd naar een standaardhoogte van alle nieuwe perrons, maar lang niet alle perrons hebben de vereiste hoogte. In het kader van de Europese afstemming hebben wij ook de nodige verplichtingen en als dat de aanpassing van de perrons verhindert, gaan wij na of de treinen kunnen worden aangepast. Ik kan mevrouw Kant dus niet voor de volle 100% tegemoet komen. Ik ontraad daarom aanneming van de motie, maar ik hoop dat mevrouw Kant kan instemmen met het principe dat waar mogelijk de perrons zo snel mogelijk worden aangepast.

De heer Van der Ham heeft gevraagd om eens na te gaan of Verkeer en Waterstaat als mobiliteitsverantwoordelijke het budget van

VWS niet zou moeten aanvullen. Alle bewindslieden voelen zich verantwoordelijk voor de mobiliteit van de diverse doelgroepen. Uiteindelijk wordt in het kabinet bepaald wie waarin gaat investeren. VWS investeert in de persoonsgebonden budgetten en Verkeer en Waterstaat investeert in de infrastructuur. Ik zie dan ook geen reden om een deel van mijn budget over te hevelen naar VWS. Het geld is er trouwens ook niet want de investeringen die wij gaan doen om de toegankelijkheid voor gehandicapten te regelen zullen in de miljarden lopen. Wij hebben elk miljoen erg hard nodig.

De heer **Van der Ham** (D66): De evaluatie is in december. Tot die tijd zit een bepaald percentage gehandicapte sporters, mensen bij gehandicaptenorganisaties enz. met een probleem. Dat is wellicht eenmalig, tot de evaluatie, want daarna kan een nieuwe regeling komen, met mogelijkheden om de huidige regeling aan te vullen. Je zou wel kunnen onderzoeken welke tijdelijke voorzieningen voor die periode kunnen worden getroffen om de problemen van deze mensen te ondervangen. Ik kan me sowieso voorstellen dat de Kamer bereid is tot aanpassingen, omdat zij zichzelf vooral in de houdgreep van het contract houdt ± dat proef ik althans bij een aantal partijen. Tot die tijd zou er toch een eenmalige regeling kunnen worden getroffen om deze periode te overbruggen voor schrijnende gevallen? Ik spreek de hele regering aan.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook bij de andere ministeries is er geen budget over voor dit soort zaken. Sterker nog, er komt misschien een nieuwe bezuinigingsronde op ons af. Elke eurocent moet dus goed worden geïnvesteerd. De Kamer maakt een totaalafweging, ikzelf sta voor het budget van V en W. Ik vind dat wij in de afgelopen jaren al heel veel hebben gedaan: zo'n 70 mln extra naar stads- en streekvervoer voor de decentrale overheden, wij investeren miljarden in de vernieuwing van stations en zullen daar ook mee doorgaan. Wij kunnen dus niet zomaar bedragen vrijmaken en naar elders brengen, omdat ook daar geld hard nodig is. De Kamer gaat over het totaal van het budget. Ik zal zo ingaan op het voorstel met betrek-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

king tot de treintarieven, maar er zijn verschillende mogelijkheden waarmee de Kamer aan de slag kan gaan. Als bewindspersoon voor V en W vind ik het in ieder geval onwenselijk om deze budgetten over te hevelen.

De heer **Van der Ham** (D66): U spreekt nu namens het kabinet, maar kunt u niet eens nadenken over een overgangsmaatregel tussen april en het moment waarop een nieuw contract ingaat? U kunt erover nadenken, u hoeft er nu geen antwoord op te geven. Zouden wij na komend weekend niet gewoon een voorstel kunnen krijgen, zodat de Kamer een en ander in overweging kan nemen en ook kan meedenken over de keuzes?

Minister **Hoogervorst**: Voorzitter. De heer Van der Ham heeft ook mij gevraagd naar eventuele aanvullende regelingen. Ik heb toegezegd dat ik binnen een maand daarover een brief naar de Kamer zal zenden. Ik heb duidelijk gemaakt dat ik dat problematisch acht, maar ik zal in de brief daar nader op ingaan.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat ging over de evaluatie in december, nu heb ik het over het probleem dat op 1 april onmiddellijk ontstaat voor gehandicapte sporters en vrijwilligers. Mijn fractie wil kijken naar een oplossing, een tijdelijke maatregel. Het gaat dus niet over de evaluatie in december.

Minister **Hoogervorst**: Deze hele regeling is een tijdelijke maatregel, tot en met december. Dan gaan we naar een nieuwe regeling. Ik ben er helemaal niet van overtuigd dat er problemen zullen ontstaan. Ik probeer aannemelijk te maken dat het voor een zeer groot gedeelte van de mensen zelfs geen verslechtering hoeft in te houden. Het is echt onmogelijk om een paar weken voor ingang een soort opvangregeling te treffen. Het zou gemakkelijk zijn als ik zei dat ik er nog over ging nadenken, maar daarmee zou ik de Kamer met een kluitje in het riet sturen. En daar heeft u ook niets aan.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is in ieder geval een duidelijk verhaal van het kabinet. Wij gaan daar in het weekeinde over nadenken. Het is belangrijk om te kijken hoe wij de pijn zo veel mogelijk kunnen

voorkomen. Dan zien wij het maar als onze eigen verantwoordelijkheid.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik wil een opmerking maken over de cent per treintarief, waarover wij zullen spreken als de concessies aan de orde zijn. Het gaat dan natuurlijk ook over tarieven. Het gaat geloof ik om een bedrag van 26 mln euro bij VWS en om 1 miljoen treinreizigers maal 365. Dan zit je al op een dubbeltje per treinkaartje en niet op een cent. Wij zaten gisteren even in de gang te rekenen, maar dat is wel wat anders. Op dit moment is al een heel groot deel van het werkelijke bedrag van een treinkaartje gesubsidieerd. Tweederde van het bedrag wordt op een of andere manier door het Rijk gesubsidieerd. Als alle werkelijke kosten werden doorberekend, zou een treinkaartje vele malen duurder zijn. Wij doen er juist alles aan om in deze lastige tijden het bedrag laag te houden. Ook daar geldt dat het voor veel mensen een belangrijk middel van vervoer is, dat wel toegankelijk moet blijven. Er is een soort prijselasticiteit: als de tarieven omhoog gaan, verlaten meer mensen het spoor. Ik zou dus niet aanraden om daar te gemakkelijk over te denken. Het staat de Kamer altijd vrij om daarover te spreken. Het is nu niet definitief voorgesteld, maar ik wil er toch vast graag een reactie op geven. Wat ons betreft, zou het onwenselijk zijn. Er moeten al een heleboel andere klappen worden opgevangen in de tarieven van het kaartje.

Ik wil eindigen met de opmerking dat er naar mijn mening veel gebeurt en dat er nog steeds heel veel moet gebeuren. Wij staan voor een flinke opgave om de komende jaren zowel het stads- en streekgewestelijk openbaar vervoer als het vervoer via de rails goed toegankelijk te maken. Wij zullen nog een lange periode afhankelijk zijn van assistentie, omdat het nog niet overal zo kan zijn zoals je zou willen. Gisteren en vandaag heeft de Kamer echter ook kunnen zien dat wij daar al heel intensief mee bezig zijn. Wij doen er van alles aan om het binnen een bepaalde tijd te realiseren. Wij hopen dat het steeds aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer een bijdrage kan leveren aan het oplossen van de problematieken van VWS.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Het openbaar vervoer is geen probleem van VWS, maar van Verkeer en Waterstaat. Als de NS in totaal, dus niet alleen op het reizigersvervoer, 81 mln euro winst maakt, is er wel wat ruimte.

Voorzitter. Er doet zich echter iets anders voor. Dinsdag gaan wij stemmen over de ingediende moties.

De **voorzitter**: Dat is aan de Kamer. Het zou wel mijn voorstel zijn.

Mevrouw **Van Dijken** (PvdA): Precies. Dat gaat u zo meteen vast voorstellen, want u bent een heel verstandige voorzitter. De heer Van der Ham is net weggelopen van de interruptiemicrofoon, maar ik heb er toch ontzettende behoefte aan om het standpunt van de D66-fractie te horen. Een deel van de informatie komt pas na 1 april, terwijl deze regeling wel op 1 april ingaat. Of er instemming van de Kamer komt, is afhankelijk van de positionering van de fractie van D66. Ik heb er erg veel behoefte aan om te weten waar zij nu staat.

De **voorzitter**: Dan gaan wij gewoon een derde termijn doen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil best wat zeggen en dat kan ik kort houden. Ik heb gezegd dat wij in het weekeinde gaan nadenken, hopelijk ook samen met mevrouw Van Dijken, over hoe wij deze regeling zo goed mogelijk kunnen oprekken. Dan hebben wij waarschijnlijk een derde termijn nodig.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: In de wetenschap dat er nog informatie komt, waarvoor enige tijd nodig is, maar ook in de wetenschap dat de regeling per 1 april ingaat ± daarom is dit spoeddebat aangevraagd ± stel ik op dit moment voor, dinsdag a.s. over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 22.03 uur



**Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter ter zake gedane voorstellen:**

1. de volgende brieven: