

Vergaderjaar 2013–2014

**25 847**

## **Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten**

**Nr. 124**

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

Vastgesteld 16 januari 2014

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport heeft op 14 november 2013 overleg gevoerd met Staatssecretaris Van Rijn van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, d.d. 21 mei 2013, Informatie over het vonnis inzake het kort geding dat Connexion Taxi Services heeft aangespannen tegen de voorlopige gunning van het Valysvervoer, (Kamerstuk 25 847, nr. 116);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, d.d. 5 juli 2013 inzake Visie doelgroepenvervoer/ Valys, (Kamerstuk 25 847, nr. 117);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, d.d. 11 oktober 2013 inzake onderzoek NZa naar knelpunten vervoer rolstoelgebruikers en kinderen, (Kamerstuk 25 847, nr. 119);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 12 november 2013 inzake Informatie over de hoogte van het persoonlijk kilometerbudget (pkb) 2014 en de ontwikkelingen met betrekking tot de aanbesteding van het Valysvervoer (Kamerstuk 25 847, nr. 120).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

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

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

**Voorzitter: Agema**  
**Griffier: Sjerp**

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Otwin van Dijk, Bergkamp, Van 't Wout, Keijzer en Agema,

en Staatssecretaris Van Rijn van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

Aanvang 14.02 uur

De **voorzitter**: Voordat ik het woord geef aan de heer Van Dijk, deel ik nog mee dat we een spreektijd hebben van vier minuten en dat mevrouw Leijten zich laat verontschuldigen.

De heer **Otwin van Dijk** (PvdA): Voorzitter. Deze week is de week van de chronisch zieken. Er wordt volop gesproken over de inclusieve samenleving, met een volwaardige plek voor mensen met een chronische ziekte of beperking. Mobiliteit is daarbij natuurlijk erg belangrijk. Dat klinkt als een open deur en dat is het ook wel. Als je niet ergens kunt komen, houdt het snel op. Voor een grote groep is deze mobiliteit echter niet vanzelfsprekend. In dit AO gaat het over regelingen die zijn getroffen voor deze groep.

Ik zal een paar onderwerpen aansnijden. Het eerste is de toegankelijkheid van het Nederlandse openbaar vervoer. In het vorige algemeen overleg hebben we hierover al uitvoerig gesproken, maar dat blijft voor de PvdA een prioriteit. Hoe beter toegankelijk het ov, des te minder aparte regelingen zijn er nodig. De Staatssecretaris noemde het in een eerder overleg een zaak van lange adem om het openbaar vervoer toegankelijk te maken. De PvdA vraagt zich af hoe het hiermee loopt. Gaat het ov voldoen aan de doelstellingen die de ov-autoriteiten en de wegbeheerders voor het jaar 2016 hebben afgesproken? Zal de toegankelijkheid van het ov dan op de afgesproken 46% komen te liggen? In hoeverre is er zicht op de uitvoering van deze doelstellingen?

Toegankelijk openbaar vervoer is niet alleen belangrijk met het oog op mobiliteit, maar ook letterlijk om elkaar tegen te komen. Rolstoelers, ouderen of mensen met een verstandelijke beperking horen niet in een apart busje, als dat niet per se nodig is.

Ook wanneer de toegankelijkheid van het ov compleet is, dan nog zal niet iedereen de mogelijkheid hebben om met dat ov te reizen. Er zullen altijd aanvullende regelingen nodig zijn. Het lijkt mij goed om daarbij te kiezen voor een helder model, waarbij alle lokale vervoersvormen, zoals Wmo-vervoer, doelgroepenvervoer, onderwijsvervoer en vrijwilligersinitiatieven, onder de gemeente vallen, en alle lokaal overschrijdende vervoersvormen onder het Rijk en de provincie. Het Valysvervoer is per definitie gemeentegrensoverschrijdend. Daarom kan ik mij eerlijk gezegd vrij moeilijk voorstellen waarom je dit type van vervoer zou willen decentraliseren. Hoe ziet de Staatssecretaris dat?

Dan het vervoer naar dagbesteding. Twee specifieke doelgroepen leken in de knel te komen door de korting van 150 miljoen, voortkomend uit het Lenteakkoord. D66 en de PvdA hebben in maart in een motie gevraagd om dat eens goed te onderzoeken. De aanbieders blijken inderdaad niet meer uit te komen bij de zorg voor kinderen en voor mensen die zijn aangewezen op rolstoelgebonden vervoer. De Staatssecretaris heeft in oktober aangegeven om die reden de contracteerruimte in 2014 met 25 miljoen structureel te verhogen. Dat is heel mooi. Ik heb alleen wel een vervolgvraag. Ik hoor dat nu blijkt dat deze extra middelen niet kunnen worden ingezet voor cliënten die door psychogeriatrische of somatische aandoeningen gebruik moeten maken van rolstoelvervoer. In hoeverre bestaat de mogelijkheid om de verhoogde contracteerruimte ook voor

deze groep in te zetten? Nogmaals, het gaat niet om extra geld, maar om de vraag of dat geld breder kan worden ingezet.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Wij zijn blij dat er structureel budget komt voor de doelgroep, alleen krijgen wij nog steeds heel veel signalen dat het niet genoeg zou zijn. Ik vraag mij af of de heer Van Dijk die signalen ook krijgt. Misschien is het goed om erop door te vragen bij de Staatssecretaris en volgend jaar de vinger aan de pols te houden of er geen kinderen of volwassenen tussen wal en schip vallen die van en naar een dagbesteding gaan.

De heer **Otwin van Dijk** (PvdA): Dat is een goede vraag. Het is altijd verstandig om de vinger aan de pols te houden. Ik heb zelf geen signalen gekregen dat die 25 miljoen niet voldoende zou zijn. Dat bedrag is gebaseerd op een onderzoek dat de Staatssecretaris zelf heeft gedaan. Ik heb wel signalen gekregen over de groep die ik net noemde: de mensen met een psychogeriatrische of een somatische aandoening. Zij zouden in de knel komen. Ik heb begrepen dat er niet wordt gevraagd om extra geld, bovenop die 25 miljoen, maar om het beter en flexibeler inzetten van het vervoersbudget; met meer maatwerk. Die vraag had ik al aan de Staatssecretaris gesteld. Uw vraag speel ik bij dezen door naar de Staatssecretaris. Over de aanbestedingsperikelen en de recente cassatie inzake Valys wil ik het niet hebben, maar in het AO in maart hebben we ook gesproken over het stimuleren van experimenten met meer maatwerk. Er was een experiment in Zeeland waarbij een regiecentrale verschillende vervoers-types aan elkaar koppelde. In het onderzoek dat in opdracht van VWS is gedaan, wordt geconcludeerd dat dit experiment, met een opstartsubsidie van het Rijk, succesvol is. Er was sprake van verdere integratie van verschillende vervoersvormen. In dat onderzoek wordt ook geconcludeerd dat het verstandig kan zijn als het Rijk meer van dit soort projecten ondersteunt, om dit verder uit te rollen. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen deze aanbeveling? Welke mogelijkheden zijn er om meer van dit soort initiatieven te ondersteunen?

Mijn laatste opmerking gaat over het centraal stellen van de ketenrit. Dat hangt ook nauw samen met die regiecentrale in Zeeland. De Staatssecretaris stelt dat het callcenter, waar de cliënten naartoe kunnen bellen om een rit te reserveren, in het nieuwe contract meer de functie krijgt van ritregisseur. De PvdA is enthousiast over dat concept, waarbij de uitwerking van de ketenrit voor de cliënt door een routeplanner wordt uitgevoerd. In hoeverre staat het concept van de ritregisseur nog steeds centraal in het nieuwe contract?

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Voorzitter. Voor D66 is het belangrijk dat iedereen zo veel mogelijk zijn eigen leven kan inrichten. Als je een beperking of een aandoening hebt, moet je naar je werk of dagbesteding kunnen reizen, een uitje kunnen maken of familie kunnen bezoeken, want alleen dan doe je volwaardig mee met de samenleving.

In het voorjaar heb ik samen met de heer Van Dijk een motie ingediend om een onderzoek te doen naar de knelpunten bij het vervoer van en naar de dagbesteding van kinderen en van mensen die vanwege een beperking gebruikmaken van een rolstoel. Uit dat onderzoek blijkt dat de vervoersstarieven inderdaad te laag waren. Ik dank de Staatssecretaris dat hij dit door D66 en PvdA gevraagde onderzoek heeft laten uitvoeren. Ik ben ook blij dat de Staatssecretaris op basis van onze vragen heeft toegegeven dat de oorspronkelijke korting te hoog was. Er komt nu structureel 25 miljoen extra beschikbaar om de knelpunten op te lossen. Daardoor hoeft het tarief niet te worden verlaagd. Dat is mooi.

In mijn korte interruptie bij de heer Van Dijk heb ik de zorg uitgesproken of dit bedrag voldoende is. Mij bereiken signalen van serieuze instellingen dat zij het moeten doorbelasten aan ouders. Die ouders hebben helaas

vaak niet het geld om bij te springen. Een consequentie daarvan kan zijn – en dat is ook een van de knelpunten die in het rapport worden gesignaleerd – dat die kinderen niet meer naar de dagbesteding kunnen gaan. Daarover heb ik een aantal vragen. Zijn het bedrag van 25 miljoen en het tarief van € 19 hoog genoeg om de in het onderzoeksrapport gesignaleerde problemen in de toekomst te voorkomen? Hoe hard zijn de doelmatigheidswinsten die er te behalen zijn? Kan de Staatssecretaris verzekeren dat deze niet ten koste gaan van de zorg en de kwaliteit van de dagbesteding? Zal de Staatssecretaris ook volgend jaar de vinger aan de pols houden en de Kamer snel informeren bij nieuwe knelpunten? Ik stel voor om volgend jaar een bredere evaluatie te houden. Ik herinner mij dat het in het vorige debat wat lastig was om dat onderzoek voor elkaar te krijgen, maar ik denk dat wij echt moeten voorkomen dat kinderen of volwassenen die gebruikmaken van een rolstoel, tussen wal en schip komen.

We kunnen wel de conclusie trekken dat de aanbesteding voor het bovenregionaal vervoer niet echt de schoonheidsprijs verdient, maar ik ben blij dat nu eindelijk duidelijk is wie het Valysvervoer vanaf volgend jaar mag doen, hoewel de oude aanbieder heeft aangekondigd in cassatie te gaan. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of mensen die gebruikmaken van deze wijze van vervoer, er geen hinder van ondervinden en of het allemaal wel goed zal komen.

Het blijkt ook lastig om landelijke criteria vast te stellen wanneer iemand recht heeft op Valysvervoer. Mede daarom verkent de Staatssecretaris al een tijdje de mogelijkheid om het bovenregionale vervoer op termijn te decentraliseren. In verband met mijn voorgaande betoog over de dagbesteding vraag ik mij af wat daarvan de voors en tegens zijn. Er is sprake van een behoorlijke korting van 25% op de dagbesteding. Wat mij betreft is het vervoer nog steeds een knelpunt. Als we dat straks gaan overhevelen naar de gemeenten, vraag ik mij af of zij niet weer met een heel lastige taak worden opgezadeld. Misschien is het goed om een verkenning uit te voeren met betrekking tot de decentralisatie van Valysvervoer. Ik hoor hierop graag een reactie.

De heer **Van 't Wout** (VVD): Voorzitter. We hebben in Nederland een heel uitgebreid en ingewikkeld systeem, waar ontzettend veel geld in omgaat, verspreid over allerlei bestuurslagen, om mensen in staat te stellen om, ook als zij een beperking hebben, op hun plek van bestemming te komen. Dat is in zichzelf natuurlijk heel goed en belangrijk, maar iedereen in de praktijk ziet wel dat er de nodige efficiency valt te behalen. Volgens mij moet het streven zijn om het specifieke doelgroepenvervoer de uitzondering te laten zijn en niet de regel. Mensen moeten zo veel mogelijk gewoon met het openbaar vervoer kunnen reizen.

Er is ook een onderzoek uitgevoerd als gevolg van de motie-Venrooy uit 2012, waarin werd gevraagd om een integrale visie op doelgroepenvervoer en toegankelijk ov. We zien daarin ook dat er aardige slagen worden gemaakt om het openbaar vervoer meer toegankelijk te maken. De verwachting is dat deze trend zich door zal zetten, maar het gebruik van doelgroepenvervoer neemt niet af. In het onderzoek zien we dat er vooral mentale barrières zijn, zoals onbekendheid met het openbaar vervoer of met welke haltes toegankelijk zijn. Uit onderzoek in 2007 is al eerder gebleken dat 40 tot 50% van het Wmo-vervoer op termijn door het openbaar vervoer kan worden gedaan. De Staatssecretaris heeft een vervolgonderzoek aangekondigd naar concrete diensten en producten om die mentale barrières om gebruik te maken van het ov weg te nemen. Wanneer kunnen wij dat verwachten?

Er is ook een analyse gemaakt van pashouders. De conclusie daarvan is dat oneigenlijk gebruik niet kan worden aangenomen of weerlegd. Mijn vraag is of de Staatssecretaris het nodig acht om dat nader te onderzoeken. Ook hier moet het geld wel terecht komen op de plaats waarvoor

het bedoeld is. We zien wel meer dat mensen met een Wmo-indicatie ook gebruikmaken van het openbaar vervoer. Dan kun je je ernstig afvragen waarom zij toch een indicatie hebben voor Wmo-vervoer. Reizen met het ov is niet alleen veel goedkoper, want de kilometerkostprijs is 80% lager, maar ook een wens van veel mensen, omdat het ov je flexibel op veel plekken brengt. Wat kunnen we hieraan doen?

Uit onderzoek blijkt: onbekend maakt onbemind, zoals ik al zei. Er moet dus meer voorlichting worden gegeven. In het onderzoek staan nog meer aanbevelingen. Ik vraag de Staatssecretaris om wat dieper in te gaan op wat hij daarmee gaat doen. We zien dat er op heel veel plekken integratie plaatsvindt tussen de Wmo-regiotaxi en de dunne ov-lijnen. Iedereen dat nieuwe initiatieven in het openbaar vervoer ontzettend kansrijk zijn, maar moeilijk van de grond komen, onder andere omdat het onder allerlei verschillende wetten en regels valt. Dat maakt het sowieso ingewikkeld voor beleidsmedewerkers, wordt ook in het onderzoek geconstateerd. Er wordt gezegd dat we de kennis daarover moeten vergroten, maar het lijkt mij ook goed om in kaart te brengen welke regels elkaar mogelijk bijten en of we het niet gewoon simpeler kunnen doen.

Een andere aanbeveling is om aan pashouders van Valys heel duidelijk te maken waar het voor is bedoeld, namelijk in principe als voor- en natransport voor het openbaar vervoer. Wat gaat de Staatssecretaris met die aanbeveling doen?

We zien bij vervoer ook heel veel particulier initiatief en creatieve ideeën van zorginstellingen. Dat is allemaal hartstikke goed. Ik krijg af en toe ook heel gekke signalen binnen. Onlangs kreeg ik een mail dat een instelling een dagbestedingsplek dreigde te sluiten omdat het vervoer te duur werd. De ouders hebben toen zelf gezegd dat zij daar collectief best wat voor wilden betalen. Als mensen dat zelf willen doen, lijkt mij dat prima, maar zij kregen vervolgens te horen dat dit niet zou mogen. Dat lijkt mij vreemd en ook onwenselijk, als dat zo is. Ik hoor hierop graag een reactie van de Staatssecretaris.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik hoor mijn collega van de VVD zeggen dat hij ook zorgen heeft dat het soms te kostbaar is voor de instelling om het vervoer van en naar dagbesteding te regelen. Het is heel goed als ouders dat wel met elkaar kunnen, maar er is ook een categorie ouders die dat helaas niet kan. Is de heer Van 't Wout het met mij eens dat het goed is om kritisch te bekijken of deze groep niet tussen wal en schip valt? Nogmaals, ik krijg reacties van serieuze organisaties dat zij het bij de ouders proberen te verhalen, dat zij het ten koste moeten laten gaan van de kwaliteit van de chauffeurs of dat zij geen verpleegkundigen meer bij het vervoer kunnen laten meegaan. Ik zie deze trend ontstaan. Is de heer Van 't Wout het met mij eens dat het goed is om volgend jaar de vinger aan de pols te houden?

De heer **Van 't Wout** (VVD): Dat lijkt mij altijd verstandig. Tegelijkertijd vind ik ook dat we niet al te snel de portemonnee moeten opentrekken, als iemand zegt dat het moeilijk is. Ik zie ook ontzettend veel initiatieven waar het wel lukt. Natuurlijk moet je kijken of er knelpunten ontstaan. Als er echt iets misgaat, moet je daar wat aan doen. Tegelijkertijd vind ik dat we er druk op moeten houden door tegen instellingen te zeggen: als het op plek A wel lukt, waarom lukt het jullie dan niet? In die zin moeten we niet al te makkelijk meebuigen als het ergens niet gaat, maar als het echt niet gaat, moeten wij er natuurlijk wat aan doen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Mag ik concluderen dat het niet een situatie is van of-of, maar dat we naar beide moeten kijken? Het is goed om instellingen te stimuleren om tot efficiency te komen, maar als het niet gaat, en dat kunnen wij ook objectiveren, moeten wij er ook wat aan doen.

De heer **Van 't Wout** (VVD): Als het niet gaat, dan gaat het niet. Dan hebben wij hier ook een verantwoordelijkheid. Het lijkt mij goed om de mogelijkheden die er blijkbaar bij allerlei instellingen zijn, ook te vertalen naar de instellingen die het moeilijk hebben. Ik was laatst bij een instellingen in Voorschoten die zelf een bus heeft aangeschaft, met een vrijwillige chauffeur. Die bus staat vol met sponsoring, waardoor deze bijna voor niets kan rondrijden. Waarom nemen anderen niet ook dat soort initiatieven? Het gaat af en toe ook om creatief ondernemerschap van instellingen.

**Voorzitter: Otwin van Dijk**

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Ik heb eigenlijk maar één vraag aan de Staatssecretaris. Wat zou hij ervan vinden als hij ineens vijf keer zoveel als de kostprijs, dus meer dan zijn collega's, die dan nog steeds niets betalen, zou moeten betalen na 600 km? Wat ik hiermee naar voren wil brengen, is dat ik het oneerlijk vind dat mensen met een handicap 600 km mogen reizen tegen een tarief dat net iets hoger ligt dan het treintarief, maar dat zij daarna ineens een vijfvoud daarvan moeten betalen. We hadden een onderschrijving. De Staatssecretaris heeft de grens verhoogd van 450 naar 600 km. De helft van de mensen gebruikt de pas voor het Valys-vervoer niet. Ongeveer 3% heeft behoefte aan meer kilometers, maar moet dan weer door een hele keuring heen, wat ook weer administratieve lasten zijn. Ik vraag me af of we die kilometergrens niet beter kunnen afschaffen. Ik vind het oneerlijk dat zij boven dat aantal kilometers vijf keer zoveel als het treintarief moeten betalen. De dekking komt voor een deel uit de onderbesteding. Bovendien wordt het veel goedkoper als we de administratieve lasten van de keuring kunnen afschaffen. Ik hoor graag een reactie van de Staatssecretaris op dit voorstel.

**Voorzitter: Agema**

Mevrouw **Keijzer** (CDA): Voorzitter. Excuus voor mijn wat latere binnenkomst, maar ik ben nog net op tijd, gelukkig. Ik hoorde mevrouw Agema net spreken over de grens van 600 km. Het is wel positief dat er blijkbaar geld is gevonden om dat uit te breiden, maar ik vraag mij af of je daarmee tegemoet komt aan een behoefte die bij de mensen leeft. Er zijn heel veel mensen die de Valyspas helemaal niet gebruiken. Kunnen we niet naar een systeem waarin dat grote reservoir aan niet-gebruikte kilometers op een andere manier wordt ingezet? Voor heel veel mensen is dit van het grootste belang om van A naar B te komen, omdat zij het op een andere manier niet redden. De CDA-fractie heeft wel oog voor het steeds meer toegankelijk zijn van het openbaar vervoer. Daar wordt echt gigantisch in geïnvesteerd in Nederland. Wat is het toekomstperspectief voor deze voorziening? Blijft deze altijd noodzakelijk of gaan we deze op een andere manier inrichten?

Er is een wens om het te decentraliseren, maar de CDA-fractie gaat ervan uit dat nu er een nieuwe aanbesteding is geweest en dat deze weer vier jaar op zich laat wachten. Is dat een correcte inschatting?

In het vorige AO heb ik ook uitgebreid gesproken over het knelpuntenpotje. Toen is er gezegd: laten we even afwachten hoe het de komende tijd uitpakt. De CDA-fractie is wel geïnteresseerd in hoe dat nu loopt. We krijgen niet heel veel e-mails meer van instellingen of van mensen die er gebruik van maken, dat het door de bezuinigingen minder wordt of misgaat. Wat is de stand van zaken op landelijk niveau? Mijn laatste vraag is hoe het gaat met de indicatiestelling.

Schorsing van 14.25 uur tot 14.30 uur.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor hun bijdrage. Ik denk dat daaruit wel blijkt dat de noodzaak om mobiliteit goed te regelen voor mensen die dat niet altijd zelf kunnen regelen, nog steeds recht overeind staat. Dit is heel belangrijk voor het participeren in de samenleving. Om die reden hebben we goede voorzieningen, zoals door sommigen is opgemerkt. Het is ook goed om erover na te denken hoe dat systeem verbeterd of geoptimaliseerd kan worden.

Het ideaal van de inclusieve samenleving is dat iedereen kan reizen met het vervoer dat hij wil. Het openbaar vervoer moet zodanig zijn aangepast dat de inclusieve samenleving tot in de mobiliteit zelf aanwezig is. Ik ben realistisch genoeg om te beseffen dat die aanpassing van onze mobiliteitsinfrastructuur, zodat iedereen er gebruik van kan maken, een weg van lange adem is. In de tussentijd blijft het nodig om na te denken over de aanvullende voorzieningen die wij moeten regelen. Ik voeg eraan toe dat wij misschien nooit die ideale situatie zullen bereiken dat iedereen altijd van het openbaar vervoer gebruik kan maken, simpelweg omdat de reis naar de halte voor sommige groepen al te veel is.

We moeten er rekening mee houden dat we er nooit helemaal in zullen slagen om het openbaar vervoer zodanig te maken dat iedereen er altijd gebruik van kan maken, maar dat blijft wel het streven. Ik denk dat het ook goed is om te zeggen dat mijn collega van I en M er bovenop zit en blijft zitten. Bij alle onderdelen van het openbaar vervoer worden maatregelen genomen om de toegankelijkheid te verbeteren. Bij de treinstations wordt voor meer dan een half miljard euro besteed aan liften, perrons en andere maatregelen. Er loopt een heel traject van zachtere maatregelen, zoals dat heet, om de ketenreis te verbeteren. Op het vlak van het treinvervoer rapporteren mijn collega's van I en M jaarlijks aan de Kamer. Op het hele vervoersnet rijden al toegankelijke sprinters. Er is een systeem voor assistentieverlening bij intercity's. Het afgelopen jaar zijn er 21 gemoderiseerde dubbeldekvoertuigen ingestroomd. Er zijn schermen met reisinformatie geplaatst voor mensen met een auditieve beperking. Er is 24 uursbereikbaarheid.

Kortom, er is een heel lijstje, waaruit duidelijk blijkt dat er elk jaar heel veel wordt geïnvesteerd om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer beter te maken. Nogmaals, het is een zaak van lange adem. Ik breng even in herinnering dat, als je in heel Nederland de perrons wilt ophogen, bijvoorbeeld bij de tramstations, je de eerste alweer moet gaan onderhouden als je met de laatste klaar bent. Dat betekent dat er heel erg aan wordt gewerkt.

De heer Van Dijk vroeg of het lukt om de doelstellingen te halen. Dat is eigenlijk een vraag die aan mijn collega van I en M moet worden gesteld, maar ik zal toch een poging wagen. Ik heb gehoord dat de doelstelling voor toegankelijke bushaltes mooi op schema ligt. Het gemiddelde van 46% per 2016 zal ruim worden gehaald. Dat betekent dat sommige bushaltes wel toegankelijk zijn en andere niet, maar gemiddeld zullen we die 46% wel gaan halen.

Er is ook gevraagd naar de aanbesteding. Dat was wel een bumpy road. Mevrouw Bergkamp zei dat deze niet de schoonheidsprijs verdient, maar misschien wel de zorgvuldigheidsprijs. We hebben uitermate omzichtig geopereerd bij die aanbesteding. We werden keurig geïnformeerd over een probleem bij de aanbestedende partners in een vorige aanbesteding. Daarom hebben we heel goed gekeken naar de proportionaliteit van de maatregelen die genomen moesten worden. Toen we de gunning gaven, hebben we de andere partij de gelegenheid gegeven om naar de rechter te gaan, want die was van tevoren geïnformeerd. Dat is in twee ronden gebeurd. De rechter heeft ons de opdracht gegeven om de gunning te doen. Dat hebben we ook gedaan. Een paar dagen geleden hoorden wij dat de andere partij ook daartegen weer in cassatie wil gaan. Dat zullen we afwachten. Ik denk dat het goed is om te zeggen dat dit met name ziet op de juridisch-technische kanten van het arrest. De duur van zo'n

cassatieproces is één tot anderhalf jaar. Ter geruststelling, omdat hierover ook vragen zijn gesteld: klanten hebben daar geen last van. We zullen de zorgvuldigheid die we tot nu toe hebben betracht, ook handhaven in de verdere procesgang. We zullen afwachten wat dat brengt.

Er zijn ook vragen gesteld over mogelijke decentralisatie. Uit de aard van de vragen, uit de onderzoeken en uit de antwoorden die ik al eerder heb gegeven, blijkt dat dit een heel lastig vraagstuk is, omdat er veelal lokaal wordt geïndiceerd. Als je een Wmo-pas of een ander soort vervoerspas hebt, leidt dat vrij automatisch tot een bovenregionale vervoerspas. De gedachte is dat iemand die lokaal extra vervoer nodig heeft, ook regionaal of bovenregionaal extra vervoer nodig heeft. De vraag is of dit geldt voor iedereen. De vraag of die Wmo-passen terecht zijn verstrekt en of je daarin verschil kunt aanbrengen, is een lokale aangelegenheid. Als je scherper wilt indiceren en meer wilt kijken naar mogelijkheden of onmogelijkheden, ontkom je er bijna niet aan om dat meer lokaal neer te leggen. Tegelijkertijd vraag je dan aan een gemeente om mee te beslissen over het bovenregionale vervoer. Dat maakt het toch vrij ingewikkeld. Er zijn onderzoeken gedaan naar scherpere indicatiestelling, maar ik ben niet heel erg onder de indruk van de criteria of dat lukt. Ik vind wel dat we moeten blijven zoeken naar een combinatie van lokaal indiceren wie extra vervoer nodig heeft en het toekennen daarvan, zodat dat ook bovenregionaal gebruikt kan worden. Die zoektocht moeten we voortzetten, maar door die onderzoeken ben ik er niet heel optimistisch over. Het is inderdaad zo dat er nu een contract is gesloten, zoals mevrouw Keijzer opmerkte, en dat we het niet eerder dan in 2017–2018 op een andere manier kunnen regelen. Aan de ene kant geeft dat ons wat tijd, aan de andere kant vind ik wel dat we moeten blijven zoeken naar optimalisatie van de vervoersmogelijkheden.

De heer **Otwin van Dijk** (PvdA): Ik snap het probleem van de toegang heel goed. Het is lastig om daarvoor criteria te stellen. Dat zou wel een rare reden hiervoor zijn, omdat het Valysvervoer per definitie gemeentegrensoverschrijdend is. Eerdere sprekers hebben gezegd dat het alleen moet gaan om het vullen van de gaten en dat het openbaar vervoer liefst zo regulier mogelijk moet worden gemaakt. Dat maakt het lastig om het Valysvervoer an sich, nog even los van de toegang, te decentraliseren. Ik probeer me daarvan een beeld te vormen, maar dat krijg ik niet voor elkaar.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Dat is precies de reden voor mijn voorzichtige opmerkingen. Bij de indicatie kun je er nog over praten wie moet beoordelen of er vervoer nodig is, maar om het bovenregionaal of boven de gemeenten te regelen, dat is weer een ander vraagstuk. Dan krijg je die merkwaardige dubbeling dat degene die over de indicatie beslist, niet hoeft te betalen. Dat is de situatie waarin we nu zitten. Dat geeft wat ongemak, maar misschien is dat iets waarmee we moeten leren leven. We moeten wel bekijken of de indicatiestelling zo goed mogelijk kan, en ook strakker, ook in het belang van de mensen die dat vervoer heel hard nodig hebben. De heer Van Dijk heeft gelijk dat je moeilijk kunt vragen om het vervoer, voor zover dat bovenregionaal is, lokaal te organiseren. Wie weet doen wij wel heel goede ervaringen op met de decentralisatie van de jeugdzorg en het inkopen van landelijke voorzieningen en worden wij zo enthousiast dat wij dit daarin kunnen meenemen, maar daar zal ik niet op vooruitlopen.

De heer **Otwin van Dijk** (PvdA): Tot die laatste opmerking dacht ik dat ik voorzichtig de conclusie kon trekken dat het met de decentralisatie van het organiseren van het Valysvervoer niet zo'n vaart zou lopen. Laat ik die voorzichtige conclusie voor mezelf trekken. Als het gaat om het organiseren van de toegang, blijkt uit de onderzoeken, waarover de heer Van 't



Wout ook sprak, dat ongeveer in de helft van de situaties mensen wel zouden willen, maar niet weten hoe zij van het regulier openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Je zou ook aan de knop kunnen draaien om je specifiek te richten op de mensen die het echt nodig hebben.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Ik deel die voorzichtige conclusie. De heer Van Dijk heeft specifiek gevraagd hoe wij de initiatieven ondersteunen voor meer maatwerk bij het doelgroepenvervoer. Ik denk dat partijen in het veld er vooral op regionaal niveau naar kijken. Dat is een interessante bundeling, waarmee het maken van afspraken over de overstap naar openbaar vervoer wordt gestimuleerd. De regiecentrale is een goed voorbeeld, waarbij planning en regie worden losgekoppeld. Dat wordt als heel kansrijk gezien, dus daar willen wij mee doorgaan. Ik stimuleer de samenwerking tussen regionale overheden, omdat daar een goede bundeling kan plaatsvinden. In samenwerking met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer zal de regiecentrale verder worden uitgebreid, net als de kennis daarover. Eind november wordt er weer een landelijk congres georganiseerd over de winst die met zo'n bundeling wordt geboekt, om dat verder uit te dragen. Het kenniscentrum is ook bezig met het opstellen van een handreiking voor partijen die met zo'n regiecentrale willen werken. Ik vind dat een mooie ontwikkeling, die ik zal stimuleren. Dat zijn goede voorbeelden.

In de nieuwe voorziening die wij hebben aanbesteed, zal het callcenter de rol van ritregisseur krijgen. Daarbij wordt de pashouder zo goed mogelijk bijgestaan in het voorstellen en uitvoeren van ketenritten, om de drempels weg te nemen. Het is best ingewikkeld om ketenritten te organiseren, dus daar heb je echt wel ondersteuning bij nodig. In de gesprekken over de aanbesteding viel mij op dat de nieuwe aanbieder zeer gemotiveerd is om er een succes van te maken. Er wordt veel energie, kennis en kunde ingezet om die ketenritten voor elkaar te krijgen. Vervolgens moet je kijken naar wat er gebeurt bij een verstoring van zo'n rit. Als je een ketenrit voorstelt, wordt het nog ingewikkelder als er iets misgaat. Het callcenter voert dan de regie om de vertraging voor de reiziger zo beperkt mogelijk te houden. Het gaat dus niet alleen om het organiseren van die ketenrit, maar ook om het interveniëren om de reiziger bij te staan als er vertraging is. Het is een combinatie van harde en zachte maatregelen om de cultuurperceptie van hoe het gaat bij het openbaar vervoer te doorbreken.

Ik denk dat het goed is om nog even apart aandacht te besteden aan de maatregelen die zijn voorgesteld voor het doelgroepenvervoer, de dagbesteding en de tarieven. We zitten nu in een fase waarin iedereen beseft dat het vervoer efficiënter kan, maar nog niet iedereen dat doet. De beelden die in dit debat zijn geschetst, kloppen ook wel. We ontvangen veel minder klachten, omdat er veel minder knelpunten zijn bij vervoerders, maar dat wil niet zeggen dat de knelpunten weg zijn. Er zijn organisaties die heel voorlijk zijn met het organiseren van en nadenken over vervoer. Je ziet af en toe echter ook problemen waarvan je je afvraagt waarom die niet op een andere manier zijn opgelost. Wat ook gaat helpen, denk ik, is om aan de zorgkantoren te vragen om niet het budget te verdelen in de zin dat je het uitspreidt over iedereen. Er zou een zekere bereidheid moeten zijn om tot tariefdifferentiatie te komen, waarbij je voor moeilijke groepen een hoger tarief hebt dan voor andere groepen.

Er waren knelpunten. Er is budget toegevoegd. Daarmee zijn de knelpunten verminderd. Het aantal klachten is afgenomen. Zorginstellingen zijn heel erg bezig met nadenken – soms voorlijk, soms wat minder voorlijk – over hoe zij dit probleem kunnen tackelen. Ik denk dat het ook goed is als zorgkantoren nadenken over de vraag hoe je onderscheid kunt maken tussen verschillende doelgroepen, zodat je tot verschillende inkoopafspraken kunt komen. Dat is allemaal in beweging. Ik steun de

oproep van mevrouw Bergkamp om dit proces goed te blijven volgen, want het feit dat we nu minder klachten krijgen, wil niet zeggen dat alle klachten zijn opgelost. Tegelijkertijd blijf ik erop aandringen dat de creativiteit die er op veel plekken is, veel breder wordt uitgerold. Als wij nu zouden zeggen: ga maar eens even denken over een oplossing, dan gaan wij dat proces weer verstoren.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik ben blij met de bereidheid van de Staatssecretaris om goed de vinger aan de pols te houden. Hij zegt hierover twee interessante dingen. Hij zegt dat het besef ontstaat dat het efficiënter kan, maar dat nog niet alle instellingen efficiënt werken. Dat klopt, maar er zijn ook instellingen die dat beseffen en die ook al efficiënt werken, maar waarbij het tarief toch niet kostendekkend is. Ik vind het een interessant idee om bij de zorgkantoren te kijken of er sprake kan zijn van differentiatie van tarieven. Ik ben heel benieuwd hoe dat proces eruit ziet, want dat spreekt mij heel erg aan. Ik vind het ook terecht dat er een apart tarief komt voor complexe doelgroepen, bovenregionaal. Wij hebben daarover ook een motie ingediend. Kan de Staatssecretaris dat proces schetsen?

Staatssecretaris **Van Rijn**: Misschien nog niet, maar ik denk dat het heel erg nodig is om erover na te denken. Aan de ene kant vragen we aan instellingen om creatief en efficiënter te zijn en een aantal dingen te combineren. Aan de andere kant zouden de zorgkantoren daar in hun inkoopbeleid rekening mee moeten houden. In het overleg dat ik voer met de zorgkantoren, zal ik dit element ook inbrengen, om ervoor te zorgen dat dit heel erg wordt gestimuleerd. Dit idee moet worden uitgewerkt. Ik zeg toe dat ik erover zal spreken met de zorgkantoren. Dat past heel goed bij de vinger aan de pols houden bij het organiseren van het vervoer. Op die manier moeten we zowel de financiële prikkels als de prikkels bij de zorgaanbieders heel goed in lijn brengen. Ik zal de Kamer daarover nader informeren.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dank voor deze toezegging. Ik weet dat het heel lastig is om een datum te noemen, maar kan de Staatssecretaris voor de planning zeggen wanneer de Kamer hierover mogelijk iets hoort? Is dat een kwestie van een kwartaal? Dan kan de Kamer ook de vinger aan de pols houden.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Het lijkt mij goed om daarvoor kwartaal één te nemen.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris zegt toe: het eerste kwartaal van 2014.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Over het onderzoek naar de landelijke uniforme criteria heb ik het gehad. Nogmaals, ik blijf op jacht naar hoe we dat beter kunnen maken, maar de voorzichtige conclusie van de heer Van Dijk blijft staan.

De heer Van 't Wout vroeg hoe wij kunnen stimuleren dat de vooroordelen die er soms zijn over het reizen met het openbaar vervoer, worden weggenomen. Hoe kun je mensen stimuleren om er meer gebruik van te maken? In de nieuwe voorziening zitten mooie prikkels, die zouden kunnen werken. De ketenrit wordt gestimuleerd in de nieuwe voorziening. Er komen ook probeerkaartjes, waarmee we zeggen: probeer het eens en deel je ervaringen met ons, om te kijken wat je tegenkomt. Op de stations wordt gewerkt met warme overdrachten, zoals dat met een wat rare term heet. Er wordt niet gezegd: we zijn bij het station, u zoekt het zelf maar uit, maar de cliënt wordt begeleid naar de trein.

Er is al gesproken over de ritregie in het callcenter. In samenspraak met mijn collega van I en M worden de mogelijkheden in het openbaar

vervoer verbeterd. Als we de regie bij de ketenrit versterken en als mensen ervaren dat het heel goed te doen is, denk ik dat die ervaring beter is dan al het andere beleid. Die probeerkaartjes, het begeleiden tot aan de trein in de stations, ervoor zorgen dat mensen ervaren dat het best kan, dat lijken mij de beste manieren om dit te doen.

Ik ben het zeer met de heer Van 't Wout eens dat we moeten blijven nadenken over de aanbevelingen in het onderzoek om die cultuur een beetje te veranderen. Ik zei al dat er door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer veel aandacht aan wordt besteed. Er wordt een handreiking gemaakt. Het gaat niet alleen om de harde dingen, zoals de ketenregie, maar vooral om de zachte dingen, om mensen te laten ervaren hoe het is om van het openbaar vervoer gebruik te maken.

De heer Van 't Wout vroeg ook of een eigen bijdrage voor vervoer moet kunnen. Daar ga ik een voorzichtig antwoord op geven. Er is een afspraak over de vervoer naar de dagbesteding, dus dat betekent dat daar geen bijdrage voor gevraagd moet worden. Mensen moeten gebruik kunnen maken van een recht op die zorg of die dagbesteding, inclusief het vervoer dat daarvoor nodig is.

Als er knelpunten ontstaan, als het op een andere manier wordt geregeld of als er extra wensen zijn, zie je wel dat de ouders vragen of zij iets mogen bijdragen. Het gaat mij te ver om dat te verbieden, maar het gaat mij ook te ver om daar het beleid op te baseren. Ik wil dit een aanspraak laten zijn waar men recht op heeft, zodat men niet verplicht is om een bijdrage te leveren. Als ouders zeggen dat zij een bijdrage willen leveren als zij een extra vraag hebben of andere wensen of het op een andere manier willen doen, ben ik er niet tegen, maar het moet niet zo zijn dat zij verplicht worden om te betalen voor een voorziening waar zij gewoon recht op hebben. Ik geef toe dat dit een voorzichtig antwoord is, maar wij proberen daarin het midden te houden.

De heer Van 't Wout vroeg ook naar de aanbevelingen uit het onderzoek. Wanneer kunnen we die zachte cultuurmaatregelen, die effectief en kansrijk zijn, om mentale barrières weg te nemen verwachten? In de eerste helft van volgend jaar kunnen er keuzes gemaakt worden die worden omgezet in invoering. Ik zou deze graag samen met de NS en de cliëntenorganisaties bij het reizigersvervoer willen voorstellen. Ik heb geen nadere aanduiding dan in de eerste helft van het volgend jaar. Mevrouw Agema vroeg of wij de kilometerbegrenzing kunnen afschaffen. Het is van tweeën één. Of wij zeggen dat er een budget is wat wij voor het vervoer nodig hebben en dan moet je duiden hoeveel kilometers. Als je die kilometerbegrenzing eraf zou halen, heb je een soort open einde bij het budget. Er was eerst sprake van 750 km, maar dat begon budgettair uit de hand te lopen. Wij hebben een maatregel genomen om dat te beperken. Ik heb bij die grens van 450 km gezegd dat wij er niet aan hoeven te verdienen. Als blijkt dat deze maatregel tot onderuitputting leidt, gaan we dat niet aan andere dingen besteden of inleveren. Dat had ook gekund, maar we hebben gezegd dat we het beleid bijstellen. Dat leidt tot die bijstelling naar 600 km.

De Kamer heeft inmiddels een brief ontvangen dat ik dat ook van plan ben voor 2014. We hebben op 16 september gezegd dat we de grens nu weer kunnen verhogen naar 600 km. Eigenlijk ontstaat dan een situatie die niet anders is dan wanneer we op 1 januari van enig jaar het kilometerbudget vaststellen. Dan is het voor iedereen gelijk, of je nu veel of weinig hebt gereisd. Ik denk dat we hier een goed midden hebben gevonden tussen de voorziening in stand houden, waarbij er wordt gelet op de ontwikkeling van het budget, en maatregelen nemen als er overschrijdingen zijn en deze weer bijstellen als er onderschrijdingen zijn. Op die manier hoop ik tot een meer structurele, goede en rustige benadering te komen van het Valysvervoer.

## Voorzitter: Otwin van Dijk

Mevrouw **Agema** (PVV): De vraag die ik stelde, heeft te maken met de vraag wat eerlijk is. Ik vind het niet eerlijk dat er voor mensen met een beperking een grens is aan het aantal kilometers dat zij buiten de regio mogen reizen. Het treintarief wordt al enigszins overschreven, met € 0,20 per kilometer, maar boven 600 km wordt dat € 1,22. Je kunt bovenregionaal eigenlijk niets meer doen. Als je naar een hogere indicatie wilt, van 2.250 km, moet je een hele keuring ondergaan. Dat vind ik ook niet echt netjes. Als je bedenkt dat het Valysvervoer eigenlijk al jaren een onderschijding kent en dat maar 3% van de mensen meer wil dan die 600 km, dan vraag ik mij af waarom mensen met een beperking hun kilometers moeten registreren, terwijl iemand die geen beperking heeft, gewoon in de auto of in de trein stapt en beslist waar hij naartoe gaat. Dat is het tweede punt wat ik oneerlijk vind. Het is een praktische vraag hoe je dat oplost. Er is sprake van onderbesteding en maar 3% van de mensen wil meer. De helft van de mensen maakt er geen gebruik van. Je haalt dan die hele registratie weg. Hierop wil ik graag een reactie van de Staatssecretaris.

De **voorzitter**: Twee heldere vragen: over eerlijkheid en de administratieve lasten.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Wat betreft eerlijkheid: reizen kost geld, of je nu een beperking hebt of niet. Met het Valysvervoer regelen we dat mensen die niet op een normale manier van het reizen gebruik kunnen maken, een extra voorziening krijgen. Daarvoor zijn een aantal manieren. Je krijgt een goedkope voorziening als je bovenregionaal wilt reizen. Als je meer kilometers wilt maken, of als het noodzakelijk is om meer kilometers te maken, gaan we even kijken of dat nodig is, en dan krijg je dat ook. Ik vind het ook wel eerlijk tegenover anderen om af te spreken dat er een begrenzing is van die voorziening voor mensen die niet van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Als je gewoon reist, heb je waarschijnlijk ook geen onbeperkt budget om altijd te kunnen reizen. Ik vind het niet zo gek om dat te doen.

Mevrouw Agema vraagt ook naar de administratieve kant. Er is een zoektocht hoe wij beter kunnen indiceren, zodat wij kunnen zeggen: jij wel en jij niet. Dat maakt het ingewikkeld. Daarom hebben we een wat meer algemene indicatie. Iedereen die een Wmo-pas heeft, of een andere pas, kan ook in aanmerking komen voor bovenregionaal vervoer. Als je wilt selecteren wie er gebruik van maakt, vrees ik dat het heel veel administratie oproept. Welke criteria hanteer je daarvoor? Moet je dan gaan keuren? Is het afhankelijk van waar je woont of waar je kinderen wonen? Dat lijkt mij een veel ingewikkeldere regeling dan om nu een kilometerbudget vast te stellen en af en toe te bekijken of het genoeg is. Als we geld overhouden, kunnen we wat ruimer zijn en als we geld te kort komen, moeten we wat krupper zijn. Gegeven de situatie lijkt mij dat een vrij eenvoudige regeling.

Mevrouw **Agema** (PVV): Waar de argumentatie van de Staatssecretaris mank gaat, is dat de eerste 600 km niet gratis is. Daarvoor wordt ongeveer 20 cent per kilometer betaald. Daarmee is iemand met een beperking al duurder uit dan iemand die geen beperking heeft en in de trein of in de auto stapt. Als iemand meer dan 600 km nodig heeft, gaat het ineens naar € 1,22. Dan wordt het een onbetaalbaar bedrag per kilometer. Dat vind ik niet eerlijk. Ik vind dat iemand met een beperking niet achtergesteld moet worden ten opzichte van iemand die geen beperking heeft. Ik denk dat we een dekking kunnen vinden, want er is een onderbesteding en er is een enorm circus aan administratieve lasten bij de registratie. Het gaat ook maar om 3% van de mensen die meer wil. Het is niet zo dat de helft van

de mensen ineens twee keer zoveel nodig heeft. Gaarne iets meer argumentatie. Ik hoop op een toezegging van de Staatssecretaris dat hij met een brief komt, als hij deze vraag niet nu kan beantwoorden, om te kijken of hij de kilometergrens zou kunnen afschaffen.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Wij kunnen de kilometergrens niet afschaffen als wij deze voorziening binnen het budget willen houden. Ik wijs erop dat wij de onderbesteding onmiddellijk hebben gebruikt om de kilometerbegrenzing te verhogen. Het was eerst 750 km. Dat hebben we teruggebracht naar 450 km, ook om budgettaire redenen. We hebben geconstateerd dat er een onderbesteding was en die hebben we gebruikt om het budget weer op ongeveer 60 miljoen te krijgen. We hebben de kilometergrens dus weer verhoogd. Voor 2014 wordt dat hogere aantal kilometers gehandhaafd. Met het oog op de budgettaire beheersbaarheid moeten we wel een kilometergrens stellen, maar ik heb al eerder gezegd dat ik er niet aan hoef te verdienen, als er onderbesteding is. Ik heb dat ook bewezen door halverwege het jaar de kilometerbegrenzing te verhogen en dat voor 2014 door te trekken.

#### **Voorzitter: Agema**

De heer **Otwin van Dijk** (PvdA): Ik heb toch een vervolgvraag aan de Staatssecretaris. Mevrouw Agema zegt dat het schrappen van de registraties voldoende budget zou opleveren om die paar procent te kunnen bedienen. Ik snap het antwoord op de eerste vraag van mevrouw Agema, maar zou u nog in kunnen gaan op die tweede vraag?

Staatssecretaris **Van Rijn**: Volgens mij is het punt dat we nu heel weinig registraties doen bij de vaststelling van de kilometerbudgetten. Verschillende Kamerleden vroegen of wij niet wat scherper kunnen kijken naar wie wel en wie niet. We doen daar onderzoek naar, maar daaruit blijkt dat het knap lastig is. Mijn beeld is niet dat we door het schrappen van administratieve lasten de budgetten kunnen verhogen. Eigenlijk maken we op centraal niveau niet zoveel administratieve lasten, want die lasten zitten bij de Wmo-indicatie door de gemeenten. Als iemand een Wmo-pasje heeft, heeft hij ook toegang tot Valysvervoer.

De heer **Otwin van Dijk** (PvdA): Ja, dat snap ik, maar volgens mij gaat het niet zozeer om de toegang ertoe. Het lijkt mij helder dat je daar een indicatie voor nodig hebt. Als iemand er eenmaal toegang heeft, wat misschien scherper kan dan het nu is, zou je de begrenzing eraf kunnen halen. Ik snap dat het lastig is om er nu op te antwoorden, maar ik vond dat op zichzelf wel een interessante vraag van mevrouw Agema. Deze kan misschien mee worden genomen bij het traject om te bekijken of het lukt om de toegang strakker te maken. Dan kan het beperkter worden ingezet voor de mensen die het echt nodig hebben. Zoals de heer Van 't Wout zei, je moet proberen om mensen zo veel mogelijk naar het regulier openbaar vervoer te begeleiden. Daarmee zou je lucht kunnen creëren. Volgens mij is de vraag dan helder.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Elke mogelijkheid om de toegang scherper te maken, zodat je dat geld kunt gebruiken voor beter vervoer, grijp ik met beide handen aan. Om die reden blijf ik doorgaan met zoeken of wij die criteria scherper kunnen maken. Ik constateer dat wij deze nog niet hebben gevonden, maar ik blijf op zoek, in overleg met de gemeenten. Nogmaals, ik denk niet dat we door de uitvoeringskosten te beperken heel veel kunnen verdienen. Er zijn ongeveer 10.000 mensen die dat hogere kilometerbudget hebben. De uitvoeringskosten zijn ongeveer een miljoen euro. Als je dat allemaal niet zou doen, win je een miljoen. Dat levert niet zo gek veel op voor het kilometerbudget. Ook hiervoor geldt: als de

uitvoering efficiënter kan, gaan we dat doen, want dan kan elke euro worden gebruikt voor het kilometerbudget in plaats van voor de uitvoering. Verwacht er geen wonderen van, want het zou een miljoen opleveren als je helemaal geen administratieve lasten zou hebben bij de kilometerbudgetten.

Mevrouw **Keijzer** (CDA): Ik worstel hiermee. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat als er een onderschrijding is bij het Valysvervoer, deze wordt gebruikt als extra geld voor andere plekken. Gaat het dan om het doelgroepenvervoer voor rolstoelgebruikers en kinderen? Dat heb ik begrepen uit de brief van 11 oktober. Dan ben je wel goed bezig, omdat je geld besteedt dat over is, maar mensen die van Valysvervoer gebruik willen maken, hebben er niets aan. Ik begrijp dat het ingewikkeld is, dus het kan niet nu. Er moet ook geen oplossing worden gevonden bij de administratieve lasten. Ik denk dat het goed is om erover na te denken en de Kamer te informeren wat je kunt met die 3% mensen die meer willen dan wat nu is toegestaan. Er blijft een groep over die niet in het reguliere openbaar vervoer kan, maar die wel een reële vervoerswens heeft. Hoe kun je daaraan tegemoetkomen?

Staatssecretaris **Van Rijn**: Het gaat allebei over vervoer, maar het zijn wel twee geldstromen. De ene geldstroom is 60 miljoen voor Valysvervoer. Daaraan is een zeker gebruik van het aantal kilometers gekoppeld. Dat was eerst 750 en dat is verlaagd naar 450 km. Het is nu 600 km. Dat is binnen dat budget. We hebben geregeld dat de mensen van Valys profiteren van de onderuitputting op Valys. De tweede discussie gaat over het vervoer naar de dagbesteding. Gelet op de geconstateerde knelpunten is er 25 miljoen structureel aan toegevoegd. We hebben afgesproken om heel goed te volgen of dat voldoende is. Ook al worden er nu misschien minder klachten en knelpunten gemeld, het is toch goed om erop te blijven letten, omdat we het zo efficiënt mogelijk willen realiseren, zodat de doelgroepen er gebruik van kunnen blijven maken. Dat zijn twee afzonderlijke geldstromen.

Mevrouw **Keijzer** (CDA): Dank voor de toelichting. Uit de discussie kwam een ander beeld naar voren. Is het niet een idee om te kijken om hoeveel geld en welke mensen het gaat? Je zou iets moeten bedenken waardoor je tegemoet kunt komen aan die 3%, zoals mevrouw Agema net voorrekenende. Ik snap wel dat het niet ter plekke kan, maar ik hoor de Staatssecretaris steeds zeggen dat hij blijft nadenken over slimmer indiceren. Daarbij zou hij ook dit punt kunnen betrekken.

Staatssecretaris **Van Rijn**: De onderzoeken zijn erop gericht om de indicatie scherper te maken, zodat de Wmo-pas niet automatisch geldt voor Valysvervoer. Er is tot nu toe niets uitgekomen, maar ik hoop dat wij daar wel in slagen. Dan zijn wij ook beter in staat om die doelgroepen nog scherper te bedienen. Dat blijft echt op mijn agenda staan. Voor zover ik het kan overzien, heb ik daarmee alle vragen beantwoord.

De heer **Van 't Wout** (VVD): Ik heb nog een vraag gesteld over oneigenlijk gebruik van de passen. In het onderzoek wordt geconstateerd dat niet kan worden aangetoond of weerlegd dat dit gebeurt. Een andere vraag was over de integratie van de Wmo-regiotaxi met allerlei nieuwe ov-initiatieven. Deze komt moeizaam tot stand door verschillende systemen en tegenstrijdige regelgeving, zoals de Taxiwet, Wp 2000, verschillende cao's, en noem maar op. Er wordt aangekondigd dat er iets wordt gedaan door de kennis te vergroten over wat er mogelijk is. Zou het niet goed zijn om de regels te analyseren, wat simpeler te maken en op elkaar af te stemmen?

Staatssecretaris **Van Rijn**: Om het nog wat duidelijker te zeggen, in het vervolg op die aanbevelingen moeten we twee dingen meenemen. We weten niet of er oneigenlijk gebruik is. Het is een beetje ongemakkelijk dat ik daarover niets kan zeggen. Ik ben het ermee eens dat we moeten proberen om diepgaander te bekijken in hoeverre dat aan de orde is. Dat moeten we in overleg met de gemeenten doen. Alles wat je daar kunt ontdekken, is goed, dat ben ik met de heer Van 't Wout eens. Dat geldt ook voor de verschillende regels. In gesprekken met vervoerders komt ook naar voren dat er een wit busje is voor het Wmo-vervoer, een zwart busje voor het schoolvervoer en een grijs busje voor ander vervoer. Als je dat anders zou regelen, zou je heel grote slagen kunnen maken. Ik ben het er ook mee eens dat we er niet voor terug moeten schrikken dat het uit andere bronnen wordt gefinancierd. Ik denk dat het heel goed is om over de schutting te kijken. Het helpt ook als de financiering meer in één hand komt. Men zal begrijpen dat ik er niet voor pleit om het Valys toch maar te decentraliseren. Ik doe een oproep om ondanks die verschillende financieringsbronnen te bekijken of er efficiëncyslagen gemaakt kunnen worden. Als je dat op een wat meer bedrijfsmatige manier bekijkt, zou je heel grote slagen kunnen maken, dat ben ik met de heer Van 't Wout eens. Ik zeg graag toe om dat mee te nemen bij de nadere onderzoeken.

De **voorzitter**: Dat was een toezegging. Moet er nog een datum aan gehangen worden?

De heer **Van 't Wout** (VVD): Komt dat bij dat onderzoek waarover u daarnet sprak?

Staatssecretaris **Van Rijn**: In de loop van volgend jaar.

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris voor zijn beantwoording in eerste termijn. Ik constateer dat er behoefte is aan een korte tweede termijn.

De heer **Otwin van Dijk** (PvdA): Voorzitter. Ik ben blij dat de Staatssecretaris zijn zoektocht voortzet met betrekking tot doelgroepenvervoer, tariefdifferentiatie, creativiteit en lokale integratie, maar daar ging mijn vraag eigenlijk niet over. Hij zei dat zijn collega van I en M een jaarlijks overzicht geeft hoe het gaat met de voortgang van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in Nederland. Wat mij betreft hoeft hij geen apart overzicht te maken, maar ik zou het wel op prijs stellen als de commissie VWS dat overzicht ook zou krijgen. Wij spreken elk jaar over het doelgroepenvervoer en de toegankelijkheid. Ik zou het wel prettig vinden als die voortgangsrapportage onderdeel kan zijn van dit jaarlijks terugkerende AO.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Voorzitter. In aansluiting hierop heb ik een vraag over het ratificeren van het verdrag voor mensen met een beperking. Ik vraag mij af of er een planning naar de Kamer kan gaan. Gisteren hebben wij in de procedurevergadering de vraag besproken wanneer het voorstel over blindengeleidehonden naar de Kamer komt. Het zou mooi zijn als wij dat weten, ook vanwege de voorbereiding en de communicatie als wij hierover vragen krijgen. Dank voor de toezegging dat er met de zorgkantoren wordt gekeken naar het differentiëren van de tarieven en dat de Kamer daarover volgend jaar wordt geïnformeerd. Daar ben ik heel blij mee.

## Voorzitter: Otwin van Dijk

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Ik vind het antwoord een beetje teleurstellend op mijn vraag om een brief te sturen of het mogelijk is om de kilometerbegrenzing af te schaffen en de kosten tegen elkaar weg te strepen. Ik blijf erbij dat ik het bijzonder oneerlijk vind dat iemand met een beperking voor de eerste 600 km € 0,20 per kilometer betaalt, dus het is niet gratis. Iemand die geen beperking heeft, betaalt ongeveer € 0,17 per kilometer. Er wordt dus al wat meer betaald, maar boven die 600 km moet men ineens vijf keer zoveel betalen, namelijk € 1,22. Ik blijf dat erg oneerlijk vinden. Ik denk dat er een oplossing gevonden kan worden voor die 3% van de mensen die behoefte heeft aan meer kilometers. Ik vind die registratie niet fijn. Ik hoef ook niet te registreren waar ik ga of sta. Ik denk dat die bedragen redelijkerwijs tegen elkaar kunnen worden weggestreept. Ik vraag nog een keer of de Staatssecretaris kan onderzoeken of dit kan. Als hij niet toezegt om met een brief te komen, zal ik toch een VAO aanvragen, om een uitspraak van de Kamer te vragen.

De **voorzitter**: Een helder en dringend verzoek aan de Staatssecretaris om dat mogelijk te maken, met daarbij de kans om een VAO te voorkomen.

Staatssecretaris **Van Rijn**: We zitten niet in een voor wat, hoort wat-samenleving, heb ik weleens gezegd. Ik zal eerst ingaan op de vragen. Ik zal het verzoek om het overzicht van I en M over de voortgang op het openbaar vervoer en bij het spoor ook aan de commissie VWS te zenden met een positief advies overbrengen aan mijn collega. Ik ga ervan uit dat dit wordt geregeld.

De volgende stap bij de ratificering van het VN Gehandicaptenverdrag is dat het wetsvoorstel naar de Raad van State gaat. Ik heb in een eerder debat gezegd dat ik goede hoop heb dat dit nog in de maand november zou kunnen. Ik heb die hoop niet opgegeven.

Dan kom ik op de vraag van mevrouw Agema. Ik wil even kijken of we op een andere manier dichter bij elkaar kunnen komen. Er zijn twee aspecten. Het ene is: hoe kunnen we de indicatie zo verbeteren dat alles wat we daar verdienen, kan worden aangewend voor mensen die het meer nodig hebben. Ik heb al toegezegd dat ik die jacht voortzet. Als we de indicatie kunnen verbeteren, kunnen we het beter en efficiënter regelen en tot een hoger kilometerbudget komen voor mensen die dat nodig hebben. Die toezegging om de jacht voort te zetten zat al in mijn eerdere antwoord op de vragen. Misschien helpt het om dat te doen. Het andere aspect is of je de registratie kunt versimpelen en de uitvoeringskosten kunt verlagen, zodat je daar meer geld overhoudt. Ik wil dat best bekijken. Ik aarzel of er een aparte brief over moet komen. Ik zeg toe dat ik bij het onderzoek naar nadere maatregelen zal kijken naar een scherpere indicatiestelling en hoe de uitvoeringskosten verder beperkt kunnen worden. Ik zal beide aspecten daarin meenemen en daarover te zijner tijd, als dat klaar is, rapporteren. Helpt dat al?

Mevrouw **Agema** (PVV): Het is heel lief geprobeerd door de Staatssecretaris, maar dat is niet wat ik bedoel. Ik vraag om de mogelijkheid te onderzoeken om die grens af te schaffen, omdat deze oneerlijk is en omdat we te maken hebben met onderschrijding, registraties en extra keuringen, die ook heel veel kosten. Het gaat mij erom of we de kosten van die registraties en die onderschrijding kunnen wegstrepen tegen 3% van de mensen die behoefte heeft aan meer kilometers. Daarmee zouden we de oneerlijkheid opheffen dat zij vijf keer zoveel betalen als iemand die geen beperking heeft.



De **voorzitter**: Als ik een poging mag doen om beide verhalen bij elkaar te brengen. De Staatssecretaris zegt te zoeken naar betere toegangscriteria. Die zoektocht kost wat tijd, dat snap ik. De vraag van mevrouw Agema is even helder als eenvoudig te beantwoorden. Als je de rittenregistratie zou opheffen, is de besparing aan administratieve lasten dan voldoende om de plafonnering door de kilometergrens eraf te halen? Die vraag kan misschien niet nu beantwoord worden. Als er een aparte brief over alleen die vraag naar de Kamer kan komen, wordt een VAO voorkomen, waarbij we al een debat zouden hebben over hoe die nieuwe toegangscriteria eruit zouden zien. Dan wordt wel inzichtelijk wat het opbrengt en of het überhaupt mogelijk is.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Ik ben natuurlijk niet tegen een brief, om te beginnen met enige generositeit, maar ik probeer ook een beetje aan verwachtingsmanagement te doen. Als wij een goede vervoersvoorziening in stand willen houden, moeten we ook weten wat deze kost. Je moet weten hoelang die ritten zijn, want anders weet je niet wat het kost en dan kunnen we degenen die dat voor ons uitvoeren, niet betalen. Een andere vraag is hoeveel geld ermee gemoeid is. Wat wordt hieraan uitgegeven? Kun je daaraan verdienen door het efficiënter te doen? Kunnen we dat geld dan gebruiken om een aantal problemen op te lossen? Dat is de zoektocht die wij zullen blijven uitvoeren. Ik heb er geen bezwaar tegen om dat hele spectrum hoe het nu precies in elkaar zit, wat de uitvoeringskosten zijn en wat voor registraties er plaatsvinden, nog een keer heel goed uit de doeken te doen.

De **voorzitter**: Ik hoop dat mevrouw Agema daarmee tevreden is.

Mevrouw **Agema** (PVV): Je weet hoeveel geld er binnenkomt, dus je weet hoeveel kilometers er worden gemaakt. Dat is iets anders dan per gebruiker te registreren hoeveel kilometers het waren. Net als bij een gewone bus weet je hoeveel omzet er binnenkomt, dus hoeveel kilometers er zijn gemaakt. Het gaat om de vraag of het terecht is om een maximum te stellen voor een individu.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Als je enigszins eerlijk wilt verdelen dat iedereen ongeveer evenveel gebruik kan maken van zo'n vervoermiddel, zul je toch een beetje bij moeten houden of de een er heel veel en de ander er heel weinig gebruik van maakt. Als je zegt dat er een budget is dat men kan gebruiken, krijg je de situatie dat opraakt, omdat er een groep is die heel veel reist, terwijl een andere groep heel weinig reist en dat er geen geld meer is voor de groep die heel weinig reist. Misschien is het toch goed om dat nog even schriftelijk uit de doeken te doen.

Mevrouw **Agema** (PVV): Dat is een toezegging!

De **voorzitter**: Mevrouw Agema prijst zich gelukkig met deze toezegging, begrijp ik.

**Voorzitter: Agema**

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris, de mensen op de publieke tribune, de Kamerleden en de ambtenaren.

Sluiting 15.16 uur.