

Vergaderjaar 2016–2017

25 847

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten

Nr. 134

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 maart 2017

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport heeft op 16 februari 2017 overleg gevoerd met de heer Van Rijn, Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 19 december 2013 met een reactie op de mogelijkheid van het afschaffen van de kilometerbegrenzing in het Valysvervoer (Kamerstuk 25 847, nr. 123);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 30 november 2015 inzake onderzoek naar de toegang tot het Valysvervoer (Kamerstuk 25 847, nr. 127);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 12 augustus 2016 over de stand van zaken bij het Valysvervoer, doelgroepenvervoer en het vervoer van en naar dagbesteding (Kamerstuk 25 847, nr. 128);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 22 november 2016 met een reactie op het verzoek van de commissie over toegankelijkheid en de beperking op af te leggen kilometers met Valysvervoer voor mensen met een beperking;**
- **de brief van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 7 december 2016 inzake onderzoek toegang Valys (Kamerstuk 25 847, nr. 129);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 23 december 2016 inzake verkennend onderzoek naar «Tarieven vervoer van en naar de dagbesteding Wlz» van de Nederlandse Zorgautoriteit (Kamerstuk 34 104, nr. 158).**

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

De voorzitter van de commissie,
Lodders

De griffier van de commissie,
Post

Voorzitter: Potters
Griffier: Sjerp

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Agema, Brouwer, Van Gerven, Keijzer en Potters,

en de heer Van Rijn, Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

Aanvang 10.02 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, welkom bij het algemeen overleg Doelgroepenvervoer/Valys. We gaan vandaag een mooi debat voeren. Aan mijn linkerkant zitten de Kamerleden. We hebben een spreektijd van vier minuten afgesproken, maar gezien het aantal deelnemers hoeven we daar niet heel scherp op te letten. Ik heet iedereen op de publieke tribune, de Staatssecretaris en zijn medewerkers van harte welkom. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Gerven van de SP.

De heer Van Gerven (SP):

Voorzitter. We hebben het vandaag over het vervoer van mensen die niet zelf kunnen fietsen. Het gaat om ouderen en mensen met een beperking die niet zelf met het openbaar vervoer kunnen reizen, kunnen autorijden of zomaar een taxi kunnen nemen. Hoe kunnen we dat goed organiseren? Er zijn twee problemen. Er zijn maar liefst acht verschillende regelingen en er is sprake van commerciële aanbestedingen.

Een ogenblik, voorzitter. Er wordt mij een kussentje aangereikt, zodat ik wat beter kan zitten. Dat is goed voor je rug, zo heb ik ervaren.

Waar leiden de commerciële aanbestedingen van het doelgroepenvervoer toe? Ouderen en mensen met een beperking zijn geen gewone klanten die in vrijheid kunnen kiezen. De aanbestedingen leiden tot dumprijzen, taxibedrijven die over de kop gaan, verlies aan kwaliteit en een neerwaartse druk op de lonen en de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs. Het leidt ook tot situaties waarin mensen uren in een taxi zitten. We kennen die situaties allemaal en ze zijn onacceptabel. Mijn eerste vraag aan de Staatssecretaris is of er een herbezinning moet komen op het aanbesteden van het gehandicapten- en ouderenvervoer. We moeten constateren dat er eigenlijk geen vrije keuze is voor deze mensen. Moeten we niet tevens constateren dat het commercieel aanbesteden, zoals dat nu gebeurt, eigenlijk niet werkt? Is de Staatssecretaris bereid om uit te zoeken wat de mogelijkheden zijn, ook in wettelijk verband, om niet aan te besteden? Dit is natuurlijk geen gewone markt; dat weten we allemaal. Moeten we, misschien als tussenfase, niet toe naar een regionale aanbesteding waarin alle acht bestaande regelingen in principe aan elkaar worden geknoopt, dus ook het leerlingenvervoer? Dan kunnen we komen tot een meer fundamentele oplossing van de problemen die we met zijn allen constateren.

Het tweede punt betreft de tarieven. De nieuwe SP-kandidaten waren onlangs een weekend in Groningen. Daar werd duidelijk hoe schrijnend de situatie is voor velen. Iemand die in Delfzijl woont, moet voor gespecialiseerde dagbesteding naar Groningen. Met een halve rit is het geld op, gezien de gemiddelde tarieven die worden gehanteerd. Je bent dan dus door je budget heen. Dat is eigenlijk onbestaanbaar. Nog niet zo lang geleden is het VN-Gehandicaptenverdrag aangenomen. Daar was iedereen voor, maar wat hebben mensen met beperkingen eraan als we de wet niet volgen? Daarom vraag ik de Staatssecretaris of we in plaats van een gemiddelde prijs moeten kiezen voor een reële prijs per vergoeding. Daarbij moet ook worden gekeken naar de behoeften van

individuele mensen met beperkingen. Is de Staatssecretaris bereid om daar nog eens goed naar te kijken?

Ik kom tot een afronding. Het geld kan eigenlijk niet het probleem zijn. We kennen allemaal het Kunduzakkoord, waarbij een bezuiniging is ingeboekt van, uit mijn hoofd, 150 miljoen. Over een uurtje zijn de doorrekeningen van de verkiezingsprogramma's door het CPB bekend. Een aantal partijen wil miljarden extra investeren in de zorg. Tegen die achtergrond moet het toch mogelijk zijn om de problemen rondom het vervoer van mensen met beperkingen op te lossen door er meer middelen voor uit te trekken. Dat is toch een soort ereschuld die we hebben aan alle mensen met beperkingen die goed vervoer nodig hebben.

De heer **Brouwer** (PvdA):

Voorzitter. Ik ben blij dat ik voor een keer mijn collega Marith Volp mag vervangen.

Voor de PvdA is het belang van een inclusieve samenleving groot. Eenieder moet kunnen meedoen in onze samenleving. Mensen moeten onder alle omstandigheden de mogelijkheid hebben om te reizen en mobiel te zijn. Om dit te realiseren moet de toegankelijkheid van het reguliere openbaar vervoer omhoog en moet meer maatwerk worden toegepast binnen het doelgroepenvervoer. Doelgroepenvervoer moet bereikbaar blijven voor hen die dit hard nodig hebben. Er moeten voldoende middelen beschikbaar zijn om veilig en goed vervoer te borgen onder de Wet langdurige zorg (Wlz). Met de ratificering van het VN-verdrag en de indiening van ons amendement voor algemene toegankelijkheid worden de eerste stappen gezet om tot toegankelijkheid van het ov te komen. Er moeten echter nog flinke stappen worden gezet. De komende tijd wordt daar wat de PvdA betreft hard aan gewerkt. Tot die tijd moet er wat ons betreft voldoende en passend vervoer zijn voor mensen die om wat voor reden dan ook niet zelfstandig met het openbaar vervoer of andere vervoersmiddelen kunnen reizen.

De Nederlandse Zorgautoriteit (NZa) heeft onderzoek gedaan naar de gevolgen van de bezuiniging op de vervoersvergoedingen sinds 2013. De NZa meldt dat de zorgplicht niet in gevaar komt. Wij krijgen signalen uit het veld dat er wel degelijke grote problemen zijn. Welke concrete berichten hebben de Staatssecretaris hierover bereikt, ook over het opvallende verschil tussen het geluid van de NZa en de signalen uit het veld? Welke stappen worden er gezet om dit samen met cliënten, aanbieders en vervoerders op te lossen?

De NZa gaat vervolgonderzoek doen. Zij geeft aan dat dit tot 2019 kan duren. Dat vindt de PvdA, net als vele betrokkenen bij en gebruikers van doelgroepenvervoer, wel erg lang. Kan het onderzoek worden versneld? Overweegt de Staatssecretaris om de vergoedingen voor mensen met vervoer in de Wlz te verhogen? Is hij het met ons eens dat sommige problemen bij Wlz-aanbieders desnoods tijdelijk moeten worden opgelost tot het vervolgonderzoek van de NZa er is? Welk voorstel heeft de Staatssecretaris hiertoe?

Momenteel krijgen mensen die vervoer nodig hebben te maken met veel verschillende indicaties, wetten en regimes.

Ik wacht even tot de bel in de plenaire zaal klaar is met rinkelen, voorzitter. Dat gaat niet van mijn spreektijd af, toch?

De **voorzitter**:

Nee hoor, mijnheer Brouwer. Ik heb de tijd keurig stilgezet. Gaat u rustig verder.

De heer **Brouwer** (PvdA):

Ieder(in) doet een terechte oproep tot innovatie en een persoonsvolgende vervoersvoorziening, zodat mensen niet met zeven verschillende vervoersregelingen te maken hebben. Ieder(in) vraagt om één passende

en integrale toegang voor doelgroepenvervoer en om afspraken over de financiële afhandeling aan de achterkant. Deze persoonsvolgende vervoersvoorziening kan bijvoorbeeld met een ov-chipcard worden aangeboden. Als het openbaar vervoer dan passender wordt, wordt de aansluiting van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer ook makkelijker. Dit kan gelden voor leerlingenvervoer, een bijzondere indicatie voor de Wet maatschappelijke opvang (Wmo) of Valys of welke combinatie dan ook.

Wat is de reactie van de Staatssecretaris op dit idee van leder(in)? Ziet hij dit voorstel zitten? Is het te combineren met de gedecentraliseerde verantwoordelijkheden? Kunnen er pilots worden gestart waarbinnen vervoersvormen worden gecombineerd op basis van een persoonsvolgende voorziening en er ruimte is om verschillende vormen van vervoer te combineren of anders te organiseren? Kan worden onderzocht hoe de toegang tot vervoer voor mensen beter en eenvoudiger kan worden geregeld? Zo kunnen we een start maken met het passender en gebruiksvriendelijker maken van doelgroepenvervoer, zodat gebruikers minder problemen ervaren met het reizen van deur tot deur en hun deelname aan onze samenleving.

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Ik hoor heel warme woorden. Ook hoor ik de vraag aan de Staatssecretaris of hij mogelijkheden ziet om het NZa-onderzoek naar de vervoertarieven naar voren te halen. We weten het antwoord al, want de Staatssecretaris heeft schriftelijk laten weten dat het «nee» is en dat het niet nodig is. Als dit straks weer zijn beslag gaat krijgen, wil de PvdA dan een motie steunen waarmee wij de Staatssecretaris dwingen om dat te doen? Als we dat niet doen, is er – als we mazzel hebben – op 1 januari 2019 sprake van nieuwe tarieven.

De heer **Brouwer** (PvdA):

Het antwoord op die vraag zal vooral afhangen van de reactie van de Staatssecretaris. Wij zien ook dat er op dit moment knellende problemen zijn en dat sommige problemen volgens ons niet meer zo lang kunnen wachten. Als daar een goede oplossing voor komt, kan het onderzoek doorgaan zoals nu gepland.

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

De PvdA zegt dus dat er problemen zijn, maar dat het afhankelijk is van het antwoord van de Staatssecretaris of het onderzoek versneld moet worden. Als de Staatssecretaris volhoudt wat hij in de brief schreef, zal het antwoord op die vraag nee zijn. De PvdA zegt andere oplossingen te willen. Als die nu ook niet komen, steunt de PvdA dan een motie waarmee de Staatssecretaris wordt gedwongen om het onderzoek naar voren te halen? De PvdA is nodig om een meerderheid hiervoor te krijgen.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Anders zijn het alleen maar mooie woorden en daar hebben we niets aan.

De heer **Brouwer** (PvdA):

Ik wil toch niet graag beginnen met dwingen. Ik wil eerst eens even goed luisteren. Wij hebben echter ernstige signalen gehoord, waarmee wij zwaar rekening willen houden. Er moet dus een goed verhaal komen waaruit blijkt dat het kan worden opgelost. Liever gezegd: ofwel blijken de problemen niet zo ernstig te zijn ofwel – ik denk dat dat zo is – blijken ze er wel te zijn, maar zijn er ook goede mogelijkheden om ze in de tussentijd op te lossen. Dat hoor ik graag van de Staatssecretaris.

Mevrouw **Agema** (PVV):

Voorzitter. Ik krijg een déjà vu bij dit debat. Hebben we deze problemen niet al eens eerder besproken? Jawel, al vele malen. We bespreken ze nu weer. Waarschijnlijk verandert er weer niets, ook niet na het met veel tamtam aannemen van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Als mensen met een handicap volwaardig moeten kunnen deelnemen, past een maximering van het kilometerbudget voor Valys simpelweg niet. In zijn brief schrijft de Staatssecretaris over budgetoverschrijding. Jawel, streng zijn op een post van 60 miljoen op een totale begroting van 72 miljard euro, waarbij slechts 10% van de mensen over het budget heen gaat. Valys kost geld, maar burgers betalen een bedrag van € 0,20 per kilometer, gelijk aan reizen met de trein. Dat is gelijkwaardigheid.

Tijdens het rondetafelgesprek, waar ik helaas niet bij kon zijn, zei de heer Zwart tot mijn verbazing dat Valys pas om 9.00 uur begint. Ook hier stel ik de vraag hoe dit zich verhoudt tot het VN-verdrag. Ik kondig bij dezen aan dat ik mijn motie (25 847, nr. 122) uit december 2013 in ieder geval opnieuw zal indienen.

In zijn brief bij het rapport van de NZa zegt de Staatssecretaris dat er op dit moment geen signalen zijn dat de continuïteit van zorg in gevaar is. Toch staat in het rapport dat de consequenties kunnen zijn dat cliënten minder dagbesteding ontvangen, de dagbesteding minder passend is, cliënten meer zelf gaan betalen voor het vervoer, specialistische dagbestedingslocaties gaan sluiten en rolstoelgebonden cliënten en kinderen thuisblijven. Hoe beredeneert de Staatssecretaris dat dit geen signalen zijn dat de continuïteit van zorg in gevaar is? Ik wil hier gewoon graag een verklaring voor.

In elke brief heeft de Staatssecretaris het over een samenleving waaraan iedereen kan deelnemen, ongeacht zijn beperking, met het modewoord «inclusie». Mensen moeten worden ondersteund in hun zelfredzaamheid en ze moeten kunnen participeren in de samenleving. Toch laat de rolstoeltoegankelijkheid van het openbaar vervoer te wensen over. Slechts 107 van de 400 stations bieden hulp bij het in en uit de trein gaan; dit terwijl de Staatssecretaris al in 2013 in een brief schreef dat er voortdurend wordt geïnvesteerd om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Ook hier rijst de vraag wat de invloed is van het aannemen van het VN-verdrag.

Ten slotte. Als slechts 107 van de 400 stations toegankelijk zijn, is dat mede een reden om de maximering van het kilometerbudget los te laten. Ik doe wat dat betreft dan ook een klemmend beroep op de Staatssecretaris. Hij kan aan het einde van zijn termijn niet blijven wegstaren van de ongelijkheid tussen mensen met een beperking en mensen zonder beperking, die eigenlijk op geen enkel terrein zo pregnant aanwezig is als op het terrein van de maximering van het kilometerbudget.

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Voorzitter. Goed toegankelijk openbaar vervoer is een voorwaarde om te kunnen participeren, om te kunnen meedoen. Toegankelijk openbaar vervoer is ook een onderdeel van het VN-verdrag. Ook hier geldt, zoals dat zo mooi wordt gezegd: niet over ons, maar met ons. Vervoer kan op drie manieren worden bekeken: via de Wet langdurige zorg, via de Wmo en via hulpmiddelen zoals rolstoelen. Ik ga het over alle drie hebben, te beginnen met de Wmo.

Er ligt inmiddels een modelbestek om te komen tot goede tarieven. Ook ligt er inmiddels een algemene maatregel van bestuur (AMvB) die gemeenten dwingt om die goede tarieven vorm te geven. Wil de Staatssecretaris de gemeenten wijzen op het modelbestek? Als ze dit of een vergelijkbaar instrument niet willen gebruiken, moeten we ook hier weer komen tot een situatie waarin we dwingen. We kunnen praten als Brugman, maar indien de tarieven net als in de huishoudelijke hulp onder

de kostprijs liggen, gaan vervoerders failliet en hebben gehandicapten geen taxi meer die komt voorrijden. Dan het vervoer in de Wlz. Er ligt een verkennend onderzoek van de NZa naar de tarieven van vervoer van en naar de dagbesteding in de Wet langdurige zorg. De Staatssecretaris zegt drie dingen hierover: de zorgplicht is niet in gevaar, het is maar een heel klein onderdeel van de totale bedrijfskosten en zorginstellingen schuiven heen en weer. Ook wordt gezegd dat de sector een resultaat – je zou ook «winst» kunnen zeggen – boekt van 4,3%. Wat zegt dit nou? Wij vragen ons af hoe de Staatssecretaris zulke vergaande positieve conclusies kan trekken, want de NZa benoemt ook andere effecten, namelijk dat de zorg verschraalt en dat nieuwe cliënten minder keuze hebben uit verschillende vormen van dagbesteding. De veiligheid is in het geding doordat verschillende cliëntengroepen in dezelfde bussen zitten. Wat het CDA betreft zou dit aanleiding voor de Staatssecretaris moeten zijn om een verdiepend onderzoek te doen naar het vervoer van en naar dagbesteding in de Wet langdurige zorg. Dat moet snel, want het is zo 1 januari 2018. Dan het onderzoek naar het Valysvervoer en de toekomst van het bovenregionaal vervoer. De Staatssecretaris concludeert niet echt iets uit dit onderzoek. Hij zegt dat we verder moeten bouwen aan een optimalisatie, maar we moeten altijd verder bouwen. De vraag aan de Staatssecretaris is dus: waaraan dan? De klankbordgroep geeft aan voorzichtigheid te betrachten. In een brief zegt de Staatssecretaris dat voor 2030 het Nederlandse spoor voor iedereen zelfstandig toegankelijk moet worden gemaakt. In het kader van het onderzoek naar de toekomst van het Valysvervoer stelt hij vast dat het huidige gebruik niet overeenkomt met de behoefte en dat Valysvervoer relatief weinig wordt gebruikt als ketenvoorziening maar wel veel wordt gebruikt van deur tot deur. Neemt de Staatssecretaris voor de toekomst van het Valysvervoer ook mee dat het spoor voor 2030 nog niet volledig toegankelijk hoeft te zijn?

De heer **Brouwer** (PvdA):

Ik heb een vraag over de Wlz. Ik hoor mevrouw Keijzer praten over veiligheid en verschillende doelgroepen bij elkaar. Moet ik daaruit begrijpen dat het CDA ertegen is dat wordt geprobeerd om verschillende groepen die gebruikmaken van de voorzieningen, te combineren waar dat mogelijk is?

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Nee, daar is niets op tegen als wordt gekeken naar de mensen die het betreft en als er voldoende begeleiding is. Dit gaat juist mis doordat er zo moet worden geknepen. Er worden veel te veel mensen met verschillende beperkingen zonder begeleiding in busjes gezet. Daarmee komt de veiligheid in het geding. Dat is het probleem.

De heer **Brouwer** (PvdA):

Als ik het goed hoor, zegt mevrouw Keijzer dat het op zich prima is om ermee door te gaan, maar dat er voldoende en passende begeleiding moet meegaan.

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Ja, en dat je niet zo veel mensen bij elkaar stopt dat ze vervolgens veel te lang in hetzelfde vervoersmiddel zitten. Als er sprake is van bijvoorbeeld incontinentie, is een uur heel erg lang. Dat geldt ook voor mensen met stoornissen in het autistisch spectrum of gedragsproblemen. Als je te veel mensen te lang met onvoldoende deskundige begeleiding bij elkaar zet, komt de veiligheid in het geding. Dat blijkt uit onderzoek.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog, mevrouw Keijzer.

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Voorzitter. Ik had het net over het Valysvervoer en het bovenregionaal treinvervoer. Mijn collega Martijn van Helvert is de afgelopen tijd de stations langsgegaan. Hij is daar wat rare dingen tegengekomen. Op 100 stations is er reisassistentie. Dat worden er meer. Er zijn in totaal echter 405 stations. Het CDA vindt dat hiermee rekening moet worden gehouden bij de toekomst van het Valysvervoer. Kan de Staatssecretaris dat toezeggen?

Ik kom op het laatste vervoersvraagje. Wij horen zeer verontrustende berichten over Welzorg. Ik had een vraag hierover aangemeld voor het vragenuurtje, die helaas niet werd toegestaan. Daarom stel ik het vandaag aan de orde. Er zijn grote problemen met de dienstverlening aan rolstoelgebruikers. Heeft de Staatssecretaris contact hierover met de gemeenten? Hoe verhoudt zich dit tot eerdere problemen in de dienstverlening van Welzorg? Welzorg is in het nieuws geweest, maar dit speelt bij veel meer aanbieders van hulpmiddelen zoals rolstoelen. Speelt dit niet zo langzamerhand zorgbreed? Ik heb hier eerder voor gewaarschuwd. Als je blijft drukken op tarieven zodat je op een gegeven moment onder de kostprijs zit, gaat dat onherroepelijk ten koste van de kwaliteit en leidt het uiteindelijk tot faillissementen.

De heer **Van Gerven** (SP):

Mijn vraag gaat over Welzorg en het drukken op de tarieven. In mijn inbreng heb ik gesproken over wat dit betekent voor de arbeidsvoorwaarden van het personeel, voor de kwaliteit enzovoorts. Zou het goed zijn om het hele aanbestedingstraject te heroverwegen? Het doelgroepenvervoer leent zich eigenlijk niet voor een vrije commerciële aanbesteding.

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

In de zorg hoeft niets aanbesteed te worden behalve vervoer. Dat is het enige wat Europees moet. Alle andere eisen zijn doorgaans opgelegd door de gemeenteraden. Daarnaast vind ik er op zichzelf niets mis mee om te bekijken wat iemand te bieden heeft voor welke prijs. Dat doe je zelf thuis ook als je moet verbouwen. Waar gaat dit mis? Als er vervolgens alleen naar de prijs wordt gekeken. Hier zit een voormalig wethouder die aanvullend openbaar vervoer Europees heeft aanbesteed in een gemeente. Dat was echter een aanbesteding waarbij kwaliteit een van de wegingscriteria was. Als je het op die manier doet, krijg je uiteindelijk het beste van twee werelden: zorg van goede kwaliteit voor een redelijk tarief. Via de belastingen moeten we dat allemaal met elkaar opbrengen. Het kan, maar je moet het willen.

De heer **Van Gerven** (SP):

De vraag is wat er moet van Brussel. We moeten toch constateren dat dit geen gewoon vervoer is, maar bijzonder vervoer voor mensen met beperkingen. Het zijn mensen die eigenlijk weinig keuze hebben en die zijn aangewezen op deze voorziening. Er valt niets te kiezen.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag, mijnheer Van Gerven?

De heer **Van Gerven** (SP):

Mijn vraag is of we dit toch niet eens zouden moeten verkennen. Mevrouw Keijzer noemt zelf een voorbeeld. Ik neem aan dat het daar goed is gegaan, maar er gaan ook dingen mis. Moeten we, om de problemen te voorkomen, niet eens kijken naar een bestuurlijke vorm van aanbesteding met een aantal nadere randvoorwaarden?

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Dat kun je natuurlijk altijd doen. Dat moet wel via het Europees Parlement en de Europese Commissie. Dat gaat even duren. Volgens mij is het veel verstandiger om datgene te doen wat ik de Staatssecretaris heb gevraagd, namelijk via een algemene maatregel van bestuur gemeenten wijzen op het modelbestek van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), dat is vastgesteld in overleg met alles en iedereen. Dan wordt er aanbesteed met kwaliteit als wegingscriterium. Dat is de kortste klap voor de doelgroep waar wij beiden voor staan en dat levert het snelst resultaat op, namelijk goed vervoer voor een goed tarief.

Voorzitter: Van Gerven

De heer **Potters** (VVD):

Voorzitter. Als je een beperking hebt, wil je maar één ding: zo normaal mogelijk kunnen meedoen in de samenleving. Je wilt naar je werk, vrienden of sportclub kunnen gaan of, als kind met een beperking, naar een normale school kunnen gaan. Je bent dan vaak afhankelijk van een voorziening als een deeltaxi of een andere vorm van specifiek vervoer. In Nederland hebben we met elkaar afgesproken dat gemeente en provincie de eerstverantwoordelijke zijn voor dit vervoer. Zij kunnen hun inwoners een voorziening op maat bieden en wellicht verschillende soorten van vervoer slim met elkaar combineren. Ook kunnen ze in de regio afspraken met anderen maken over doelgroepenvervoer.

Wij krijgen echter regelmatig signalen dat het doelgroepenvervoer nog niet overal op orde is. Uit het rondetafelgesprek bleek dat er goede voorbeelden zijn, zoals in de stad Amsterdam. Helaas horen we ook schrijnende voorbeelden van slechte kwaliteit en veel klachten van gebruikers. Ook de vervoerders zelf staan onder druk. Laat helder zijn dat niet het Rijk de eerstverantwoordelijke is, maar dat de gemeenten en provincies dat zijn. Niettemin is de Staatssecretaris stelselverantwoordelijk voor zowel de Wlz en de Wmo als het functioneren van doelgroepenvervoer. Op het moment dat er problemen binnen de hele sector zijn, moet hij ingrijpen en meer sturing geven zonder de verantwoordelijkheid van andere overheden over te nemen.

Die rol heeft de VVD de afgelopen tijd gemist, en dan vooral de rol van aanjager om ervoor te zorgen dat partijen samen beter aanbesteden, dat misstanden worden voorkomen en dat het doelgroepenvervoer niet alleen in kwaliteit beter wordt maar ook meer aansluit bij de individuele wensen van de gebruikers. Erkent de Staatssecretaris dat het onderwerp doelgroepenvervoer wellicht een ondergeschoven kindje is geweest in de vele zorgdiscussies die we de afgelopen vierenhalf jaar hebben gevoerd? Is hij bereid om de regierol meer op zich te nemen? Is hij bereid om coördinerend bewindspersoon te worden voor alle vraagstukken over doelgroepenvervoer? Ziet hij voor zichzelf een rol weggelegd om regio's slimmer en beter te laten samenwerken en uiteindelijk ook te zorgen voor een heldere ontschotting?

Er zijn inmiddels betere afspraken gemaakt over de aanbesteding van doelgroepenvervoer, bijvoorbeeld met een aanbestedingsmodel voor op concurrentie gericht overleg. Is de Staatssecretaris bereid om de voortgang strak te monitoren en over een halfjaar te rapporteren over het doelgroepenvervoer? Is hij ten slotte bereid om de best practices in kaart te brengen en die, al dan niet samen met VNG en IPO, actief onder de aandacht te brengen van gemeenten en provincies?

De **voorzitter**:

Als woordvoerder namens de SP-fractie heb ik een vraag aan de heer Potters. Hij zegt dat het doelgroepenvervoer wellicht een ondergeschoven kind is. In 2012 was er het Kunduzakkoord, dat een bezuiniging van 150 miljoen bevatte. Is de VVD bereid om die bezuiniging terug te draaien en

daarmee meer lucht te geven voor tarieven en vergoedingen voor mensen die dit vervoer nodig hebben?

De heer **Potters** (VVD):

Uit het rondetafelgesprek bleek uit het voorbeeld van Amsterdam dat vervoersstromen goed en slim kunnen worden gecombineerd. Zoals mevrouw Keijzer terecht opmerkte, moet daarbij worden gezorgd voor goede begeleiding. Je moet goed bekijken wie je wel of niet bij elkaar in één vervoersvoorziening zet. Als je dat goed en slim combineert en het in de regio aanbesteedt, alsmede goed kijkt naar de kwaliteit en naar wat mensen nodig hebben, kun je met het beschikbare budget heel goed voor doelgroepenvervoer zorgen. Dat gaf de stad Amsterdam ook toe. Het is dus niet alleen een kwestie van meer geld. Het is vooral een kwestie van ervoor zorgen dat de kwaliteit op orde is en dat er goede afspraken worden gemaakt. We hebben het gedecentraliseerd, maar ik vind wel dat de Staatssecretaris als stelselverantwoordelijke ervoor moet zorgen dat het doelgroepenvervoer beter functioneert. Dat is de rol die ik van hem verwacht.

De **voorzitter**:

Maar Amsterdam is een heel bijzondere en ook heel rijke stad. Ik had het voorbeeld genoemd van Delfzijl en Groningen. Daar zie je dat instellingen die dagbesteding moeten organiseren, echt niet uitkomen met het geld dan hun ter beschikking staat. De vergoeding hiervoor is een aantal jaren geleden gehalveerd. Moet dit niet worden teruggedraaid? Dat geldt vooral voor de wat meer landelijke gebieden, waar minder mogelijkheden zijn om dingen te combineren.

De heer **Potters** (VVD):

We hebben een halfjaar of een jaar geleden een hele discussie gehad over het feit dat de gemeenten bijna 1,5 miljard over hadden in de Wmo. Ik vind dit geen kwestie van: we geven nu maar even wat meer geld en dan is het opgelost. Volgens mij is het juist de bedoeling dat partijen veel beter gaan samenwerken en de wens van de cliënt centraal zetten. Dat hoeft niet per definitie duurder te zijn. Onder andere bij Connexxion zijn er voorbeelden van heel kleine vervoersvoorzieningen die heel goede kwaliteit kunnen leveren. Het gaat mij in eerste instantie erom dat de kwaliteit omhooggaat. De verschillen zijn te groot; dat ben ik met de heer Van Gerven eens. Het op concurrentie gerichte overleg over aanbesteding kan een nieuwe vorm zijn. Volgens mij willen we allebei hetzelfde, namelijk dat de kwaliteit van het doelgroepenvervoer beter wordt. Dat is niet alleen een kwestie van meer geld.

De heer **Brouwer** (PvdA):

Mijn vraag sluit een beetje aan op de vorige vraag. Ik hoor de VVD steeds Amsterdam als voorbeeld noemen. We hebben het hier echter over doelgroepenvervoer. Als er in Nederland één ding verschilt, is het wel de context waarbinnen dat uitgevoerd moet worden. Het is gedecentraliseerd. De bedoeling is dat de zorg voor mensen met een beperking in deze context zo goed mogelijk wordt ingericht. Vindt de heer Potters het dan niet een beetje raar om alleen met het voorbeeld van Amsterdam te komen, terwijl het hier om heel Nederland gaat?

De heer **Potters** (VVD):

Ik erken dat er grote regionale verschillen zijn. Voor een stad als Amsterdam is het misschien makkelijker, maar dat weet ik niet. Ik denk dat ook Amsterdam een enorme uitdaging heeft als het gaat om doelgroepenvervoer. Ik ben het met de heer Brouwer eens dat de verschillen te groot zijn. Ik vind dat de Staatssecretaris als stelselverantwoordelijke ervoor moet zorgen dat goede voorbeelden, waarin wel samenwerking tot stand

komt en wel voldoende budget aanwezig is, worden verspreid onder andere regio's. Dat is ook de reden dat we dit debat met elkaar voeren. Nogmaals, dat is niet alleen een kwestie van meer geld. Volgens mij moet ervoor worden gezorgd dat regio's veel beter gaan samenwerken en slimmer aanbesteden. Ook moeten ze over hun eigen schaduw heen stappen. Je ziet dat regio's het misschien nog moeilijk vinden om samen te werken op dit dossier en nog te veel het eigen doelgroepenvervoer organiseren binnen de Wmo, terwijl wij ontschotting willen. Met een groter volume kunnen er misschien betere resultaten worden geboekt. Mijn oproep aan de Staatssecretaris is om dit in heel Nederland beter voor elkaar te krijgen.

De heer **Brouwer** (PvdA):

Ik put dan maar even uit een vorig leven, zoals ook mevrouw Keijzer zonet deed. In Groningen en Drenthe hebben we juist op dit punt met de provincies en gemeenten bij elkaar gezeten om een zo goed mogelijk plan te maken met zo weinig mogelijk middelen. We hebben dus datgene gedaan wat men zo ontzettend graag wil, maar ook daar blijven de problemen heel sterk spelen. Heeft de heer Potters wel voldoende contacten met de organisaties? Is hij nog niet overtuigd door de situatie die het veld nu schetst?

De heer **Potters** (VVD):

Ik wil voorkomen dat we allemaal onze cv's gaan voorlezen, maar ik ben zelf ook wethouder geweest. Ik heb het doelgroepenvervoer in mijn regio ook aanbesteed, in een wat groter verband met Tilburg, Waalwijk en Den Bosch. Dat ging hartstikke goed, ook omdat je op kwaliteit moet aanbesteden, zoals mevrouw Keijzer terecht aangeeft, en niet alleen op de laagste prijs. Je moet gaan voor continuïteit en voor maatwerk. Als je dat goed doet, kun je met de bestaande budgetten zeker uit. Volgens mij is dat de opdracht die we allemaal als bestuurders hebben. Dat dat in Groningen en omgeving niet gelukt is, kunt u mij niet kwalijk nemen.

De **voorzitter**:

Het is een opmerkelijk debat, in die zin dat we kennelijk ook allemaal vorige levens hebben. Maar dit even terzijde.

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Maar de vraag is: hebben wij toekomst?

De **voorzitter**:

Hebben wij toekomst? Ook dat, maar dat gaan we zo horen van de Staatssecretaris. Ik geef het voorzitterschap terug aan de heer Potters.

Voorzitter: Potters

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris heeft vijf minuten nodig om zijn antwoord voor te bereiden.

De vergadering wordt van 10.36 uur tot 10.42 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We zijn weer helemaal compleet. Dan geef ik graag het woord aan de Staatssecretaris voor zijn bijdrage.

Staatssecretaris **Van Rijn**:

Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng. Het is inderdaad goed om met elkaar van gedachten te wisselen over het doelgroepenvervoer. Een zo goed mogelijke organisatie daarvan is heel erg belangrijk voor de

mensen die dat echt nodig hebben. De term «inclusieve samenleving» is een paar keer gevallen. Dat is ook heel terecht, omdat mobiliteit daarbinnen een aandachtspunt is dat van ongelofelijk belang is voor de kwaliteit van leven van heel veel mensen. Het uitgangspunt is dat heel veel mensen gebruik kunnen maken van reguliere algemene voorzieningen zoals het openbaar vervoer. Daar kom ik nog even op terug. Daar waar dit niet kan, moeten natuurlijk voorzieningen zijn om die mobiliteit toch zo goed mogelijk te kunnen waarborgen. Ik denk dat met het VN-Gehandicaptenverdrag daaraan ook een verdere impuls kan worden gegeven. De fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer is belangrijk voor het letterlijk overwinnen van fysieke en mentale drempels. Ik kom meteen op een punt dat diverse leden aan de orde hebben gesteld: wat is de balans tussen het doelgroepenvervoer, zoals Valys, en het openbaar vervoer? Aan de ene kant moet je om een zo goed mogelijke participatie mogelijk te maken het openbaar vervoer toegankelijk maken voor zo veel mogelijk mensen. Aan de andere kant moet je, zolang dat nog niet het geval is, natuurlijk zorgen voor goed doelgroepenvervoer. Dat is ook de kern van de discussie die we met de doelgroepen en organisaties zoals leder(in) hebben gevoerd. leder(in) zegt: de meest inclusieve manier van samenleven zou zijn dat het openbaar vervoer zo toegankelijk is dat je niet aangewezen bent op specifiek vervoer, maar pas een beetje op met het teveel die kant op duwen zolang dat nog niet goed genoeg geregeld is. Ik denk dat de waarschuwing van leder(in) heel terecht is: we moeten dat nastreven, maar in een tempo en met een maatwerk die niet tot een onbalans leiden. Je zit er natuurlijk mee dat je bij investeringen in het openbaar vervoer praat over langjarige concessies, die heel lang duren. Het verbouwen van perrons of het aanschaffen van andere treinen duurt lang. Op het moment dat ze aangeschaft zijn, duurt het dus weer heel lang voordat je tot de volgende slag komt. We zullen de komende periode dan ook heel goed de balans moeten vinden tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

De heer Potters vroeg in zijn bijdrage: is het nou een beetje een ondergeschoven kindje? Dat is het wat mij betreft niet. De Kamer heeft er inderdaad niet veel over gesproken, maar ik heb al in december samen met de Staatssecretaris van I en M een onderzoek naar de Kamer gestuurd over de manier waarop we die balans de komende periode gaan vormgeven en ervoor gaan zorgen dat we een en ander zo goed mogelijk integreren. Daarbij gaat het eigenlijk om twee vragen: hoe gaan we de efficiënte inrichting van het doelgroepenvervoer organiseren – ik kom daar zo nog even op terug – en hoe gaan we dat bijvoorbeeld in regionaal verband doen? Er zijn dus twee aspecten van belang. Enerzijds is er de vraag of het mogelijk is om, al dan niet op regionaal niveau, verschillende vervoersvormen met elkaar te combineren, en wat daarvan precies de voor- en nadelen zijn. Anderzijds kun je, als je dat doet, ervoor zorgen dat je de kwaliteit van de aanbesteding op regionaal niveau heel goed in de gaten houdt.

De follow-up die ik samen met de Staatssecretaris van I en M voornemens ben te doen, houdt in dat we samen met decentrale overheden, reizigersorganisaties en vervoerders een actieprogramma gaan opstellen om te bekijken of we dat verder kunnen brengen. Met behulp van dat actieprogramma gaan we regie voeren op de pilots, die systematisch monitoren en de leerervaringen benutten, om ervoor te zorgen dat de mobiliteit klantgericht is en er steeds aangepast vervoer is waar nodig en openbaar vervoer waar mogelijk. Ik ben voornemens dat actieprogramma samen met de Staatssecretaris van I en M deze zomer naar de Kamer te sturen, omdat ik die twee aspecten nadrukkelijk met elkaar wil combineren. We gaan dus twee dingen doen. Enerzijds gaan we verkennen wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn tot verdere integratie. Anderzijds gaan we bekijken hoe we dat gaan organiseren op regionaal niveau, samen met de goede voorbeelden die er zo her en der zijn. Ik ben zelf ook

onder de indruk van het feit dat als je het efficiënt organiseert, de klantvriendelijkheid heel sterk kan worden vergroot, hoewel je soms wel enige schaal nodig hebt.

Mijn volgende punt gaat over de kwaliteit en de tarifiering, die aan de orde zijn gesteld. Het is van groot belang dat bij de aanbesteding van diensten, inclusief het vervoer, niet alleen gekeken wordt naar de prijs, maar ook naar de kwaliteit. Mevrouw Keijzer maakte daarover behartigenswaardige opmerkingen. Ik ben zelf ook verheugd over het feit dat het Koninklijk Nederlands Vervoer een modelbestek voor de inkoop van zorgvervoer heeft gelanceerd, waarmee door verschillende opdrachtgevers een kwaliteitsslag gemaakt kan worden in het doelgroepenvervoer. Daarnaast – mevrouw Keijzer noemde het al – wordt in de Wmo een algemene maatregel van bestuur over reële prijzen van kracht. Die zal naast de overige Wmo-diensten ook gelden voor het Wmo-vervoer. Ik denk dat we daarmee een belangrijke stap zetten. Aan de ene kant definiëren we de kwaliteit van het doelgroepenvervoer. Aan de andere kant zeggen we via die algemene maatregel van bestuur: je moet de kwaliteit meewegen bij je aanbesteding, om op die manier te komen tot een reële prijs. Zo hebben gemeenten en gemeenteraden ook een instrument om elkaar erop aan te spreken. En mevrouw Keijzer heeft natuurlijk gelijk: op het moment dat gemeenten dat onvoldoende zouden doen, geeft die AMvB mij ook weer een instrument om gemeenten daarop aan te spreken en het bestuurlijk instrumentarium toe te passen als dat nodig is.

Ik moet het misschien nog even hebben over de inhoudelijke kant. Hoe zit het precies met de hoogte van de tarieven? De Kamer weet dat ik de Nederlandse Zorgautoriteit om een breed advies daarover heb gevraagd. De Nederlandse Zorgautoriteit zegt: we kunnen het onderdeel vervoer niet echt versnellen, omdat het zo nauw samenhangt met de totale tarifiering. Daarin heeft ze op zich wel gelijk: we moeten opletten dat we niet voor alle onderdelen van de tarieven apart bekijken hoe het precies zit. De praktijk is namelijk dat het ene onderdeel van de tarifiering een plusje heeft en het andere onderdeel een minnetje. Het lijkt een beetje een simpele redenering, maar als je heel sec naar alle aantallen kijkt, zie je dat we in Nederland ongeveer 97 miljoen uitgeven aan doelgroepenvervoer, op een totaalbudget van 5,5 miljard voor dat onderdeel in de Wet langdurige zorg. Dat is nog geen 1,8%. In de praktijk hebben instellingen op verschillende onderdelen van de tarieven plussen en minnen. De Zorgautoriteit wijst erop dat dit geen probleem hoeft te zijn, omdat het een heel klein onderdeel is en er wordt gesubsidieerd tussen onderdelen van het tarief. Als je dat wilt bekijken, moet je het in z'n totaliteit bekijken. Overigens constateert de Zorgautoriteit dat de instellingenresultaten niet van zodanige aard zijn dat die substitutie niet zou kunnen plaatsvinden. We doen nu dus drie dingen. Ten eerste zorgen we ervoor dat er een kwaliteitsstandaard is. Die zal ik ook zeer onder de aandacht brengen van de gemeente; dat wil ik mevrouw Keijzer wel toezeggen. Ten tweede hebben we de AMvB waarin geregeld wordt hoe je op basis van kwaliteit tot een reële prijs komt. Ten derde is er het brede kostprijsonderzoek van de Zorgautoriteit. Met deze drie onderdelen hebben we volgens mij een route te pakken waarmee we heel goed in de gaten kunnen houden of het in goede banen wordt geleid.

De heer **Van Gerven** (SP):

Ik wil toch nog even stilstaan bij de tarieven. De Staatssecretaris zegt: die 97 miljoen is maar een fractie van het totale budget van bijvoorbeeld de zorginstellingen. Maar als daar nou op de andere vlakken ook een min is – dat weten we allemaal niet – dan kom je niet uit. Dat is een. Een tweede element is het volgende. Stel dat je geld voor vervoer reserveert, of zegt: dit krijgt uw instelling daarvoor. En stel dat dit apert te weinig is of het heel erg duidelijk is dat ze daarmee zwaar tekortkomen. Ik kijk hierbij ook naar de regionale verschillen die er zeker zijn. Is het dan toch niet gewoon

beter en eerlijker om te komen tot reële tarieven, zodat een instelling op het aspect vervoer niet echt hoeft toe te leggen?

Staatssecretaris **Van Rijn**:

Dat hangt af van de manier waarop we willen sturen, ook al met het oog op het beperken van administratieve lasten. De tarieven voor zorgaanbieders, voor verblijf, behandeling, dagbesteding en vervoer, bestaan uit verschillende kostprijs-elementen. Nu kunnen we natuurlijk per kostprijs-element bekijken of het toereikend is. Of we kunnen kijken naar de ontwikkeling van het hele tarief – wat de Zorgautoriteit doet – zonder per onderdeel te bekijken of dat nou precies klopt, want dan voorspel ik dat we per onderdeel enorme discussies gaan krijgen, met allerlei registraties en administratieve lasten. Ik vind het belangrijk dat het tarief in algemene zin voldoende is, inclusief de vervoerskant. Ik zou eigenlijk liever naar meer globalisering willen dan naar meer detaillering, want we hebben al zo veel detaillering.

Dan kijk ik naar de cijfers. De aantallen die genoemd worden, ook in de artikelen die in de media zijn verschenen, herkent de NZa niet. Er is 97 miljoen voor dat relatieve onderdeel, dat kostprijs-element, van de 5,5 miljard. Daarnaast houdt de sector al meer dan zes jaar middelen over, gewoon uit het bedrijfsresultaat, waarbij het gaat om ongeveer 4%. In 2015 was dat ongeveer 240 miljoen. We kunnen dus een kostprijs-elementje eruit halen, maar ik denk dat dat niet gaat helpen. Het leidt tot meer administratieve lasten. Ik ben wel van mening dat we in algemene zin in de gaten moeten houden of de tarieven kloppen, of ze deugen. Vandaar dat brede kostprijsonderzoek.

De heer **Van Gerven** (SP):

De tarieven zijn in 2012 gehalveerd als gevolg van de Kunduzbezuiniging. Dan kun je zeggen dat ze dat op een andere manier wel kunnen terugverdienen, maar een halvering is een halvering. Dat geeft dus druk op de uitvoering. Volgens berichten die wij krijgen uit de instellingen wordt er daadwerkelijk geprobeerd om de bezuiniging te realiseren. Het gaat om het daadwerkelijke effect en niet om de vraag of er uiteindelijk geld overblijft. Er blijft ook bij de Wmo geld over van gemeentes, maar we kunnen toch met zijn allen constateren dat het nog wel degelijk schort aan de uitvoering. Ik stel dus nogmaals mijn vraag. Is het niet veel beter om, als je tarieven hanteert, kostendekkende tarieven te hanteren, zodat men uit kan met het budget dat men daarvoor begroot krijgt?

Staatssecretaris **Van Rijn**:

Ik hoop dat mevrouw Keijzer het ook met mij eens is, maar ik ben het met haar eens over de vraag wat het beste is als korte klap. Het is inderdaad het beste om enerzijds te vragen wat de kwaliteit is die we met zijn allen wensen – zie het model van Koninklijk Nederlands Vervoer – en anderzijds de AMvB te hebben, waarin de middelen staan waarmee gemeenten tot een reële prijs kunnen komen. Dat lijkt mij voor de korte baan een veel betere methode om snel resultaat te kunnen boeken waar het nodig is en om bewaking in te zetten waar het mis dreigt te gaan. Dat staat los van het algemene kostprijsonderzoek, dat natuurlijk ook periodiek gedaan moet worden om te bekijken of het in generieke zin nog steeds klopt. Ik denk dat dat een goede lijn is, waardoor ook gemeenten, zorgverzekeraars en zorgkantoren bij de aanbesteding van middelen een aantal instrumenten in handen hebben om op te letten en bij de aankoop dus eisen te stellen aan de kwaliteit van het vervoer. Dan leidt het niet tot een race to the bottom, waarin je geen reële prijs vraagt en daardoor weer problemen krijgt. Aan die twee kanten, dus de kwaliteitskant en de kant van de reële prijs, hebben we nu instrumenten in handen om dit voor elkaar te brengen.

De voorzitter:
U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris Van Rijn:

Ik kom nu toe aan een aantal specifieke vragen. Ik heb al even het punt van de heer Van Gerven aangeraakt: moeten we kijken naar andere aanbestedingsmogelijkheden? De heer Van Gerven wees erop dat er acht verschillende vervoersregelingen zijn. Hebben we een passende integrale toegang? De verantwoordelijkheid voor het doelgroepenvervoer is inderdaad belegd bij de decentrale overheden. Integratie zou dus op dat niveau moeten plaatsvinden. Samen met de Staatssecretaris van I en M heb ik het onderzoek naar de Kamer gestuurd, waaruit overigens ook blijkt dat er in termen van regelgeving geen formele of juridische belemmeringen zijn om op gemeentelijk of regionaal niveau vervoersvormen te combineren. Er zijn al veel goede voorbeelden rond leerlingenvervoer, Wmo en regiecentrales. Wat mij betreft besteden we dus aan dit punt expliciet aandacht in het actieprogramma. Want de heer Van Gerven heeft een punt: we zouden kunnen bekijken of we op bestuurlijk niveau in een regio een wat bredere aanpak kunnen kiezen voor de huidige verschillende vervoersstromen met verschillende regelingen. Als het regelingen betreft waarvoor gemeenten, provincies en openbaarvervoerregio's verantwoordelijk zijn, kunnen we bekijken of we het op een slimmere manier zouden kunnen combineren. Ook dat moeten we voorzichtig doen, want er worden soms specifieke eisen gesteld aan het type vervoer, bijvoorbeeld leerlingenvervoer of zittend ziekenvervoer. Bij Valys is het weer anders, omdat het bovenregionaal is. Ik ben echter zeer bereid om daarvoor wegen te zoeken in het actieplan.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Van Gerven wil interrumperen. Dit is zijn tweede interruptie.

De heer Van Gerven (SP):

Ik ken mijn beperkingen, voorzitter. Hier is natuurlijk naar gekeken, maar er zijn acht verschillende vormen van vervoer, waarbij het leerlingenvervoer iets anders is dan het Wlz-vervoer naar een dagbesteding. Is het dus toch niet wenselijk om te verkennen wat de wettelijke mogelijkheden zijn om helemaal niet aan te besteden of te kiezen voor een bestuurlijke aanbesteding, wat een soort tussenvorm is? Als we verkennen wat wettelijk mogelijk is, kunnen we daarover verder debatteren als we het actieplan bespreken.

Staatssecretaris Van Rijn:

We kunnen dat bekijken binnen de huidige wettelijke mogelijkheden. De heer Potters noemde al het op concurrentie gerichte overleg. Veel gemeenten zoeken al naar meer bestuurlijke vormen van aanbesteding binnen de grenzen die de wet nu stelt; we hebben de Aanbestedingswet en we hebben de Europese regelgeving voor aanbesteding. De gemeente Rotterdam bekijkt bijvoorbeeld hoe er regionaal als één cluster aanbesteed kan worden. Er is dan veel beter overleg mogelijk over de schaal en de combinatiemogelijkheden, maar ook over de kwaliteit. Ik zie binnen de bestaande regelgeving echt nog heel veel mogelijkheden, dus wat mij betreft is dit ook onderdeel van het actieplan.

De heer Van Gerven (SP):

Goed. We hebben natuurlijk de discussie gehad over de aanbestedingsmodaliteiten bij de aanbesteding van de huishoudelijke verzorging. Het heeft jaren geduurd voordat daar een beetje duidelijkheid over was. Het is goed als er duidelijkheid komt over de acht manieren van doelgroepenvervoer die we nu hebben. Stel dat je het zo veel mogelijk zou integreren,

wat zijn dan de mogelijkheden? Maar goed, ik begrijp dat de Staatssecretaris bereid is om dat goed in kaart te brengen bij het actieplan.

Staatssecretaris **Van Rijn**:

Dat klopt.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

Staatssecretaris **Van Rijn**:

De heer Brouwer vroeg hoe ik tegen de signalen aankijk. Die onderzoeken we als het nodig is. We hebben ook in antwoord op Kamervragen al gezegd dat er soms al door de NZa is bekeken of er bijzondere omstandigheden waren. Naar aanleiding daarvan heb ik destijds al 25 miljoen extra beschikbaar gesteld voor het vervoer van kinderen en rolstoelgebonden cliënten. De signalen die de NZa in 2016 heeft ontvangen, zien niet zozeer op de tarievenkant maar op de hoogte van de eigen bijdrage. Dat is eigenlijk een ander vraagstuk. Er waren overigens zeven à acht melders over één zorgaanbieder. Op grond daarvan heeft de Zorgautoriteit ook een interventie gepleegd. Wij letten dus inderdaad op of er signalen zijn waar de Zorgautoriteit iets mee zou kunnen doen, los van de drie punten die ik zonet al noemde: kwaliteit, AMvB en kostprijsonderzoek.

Ik heb al gereageerd op de oproep van leder(in), de ANBO en de Nederlandse Oogvereniging. Ik denk inderdaad dat we naar de integratie moeten kijken. We moeten zo veel mogelijk bevorderen dat mensen in het openbaar vervoer terecht kunnen, maar we moeten erg letten op het tempo. Zolang dat immers nog niet volledig is geregeld, zullen we ook specifiek doelgroepenvervoer moeten houden. De oproep tot voorzichtigheid onderschrijf ik dus. We moeten dit samen doen met leder(in), de Oogvereniging en de ANBO, die ook nadrukkelijk betrokken zullen worden bij het actieplan dat we op dat punt maken.

De vraag over de pilot koppel ik even aan het actieplan. Kan er ook gekeken worden naar persoonsvolgende financiering? De heer Van Gerven had het daar ook over. Dat zou in ieder geval qua streefbeeld en ambitie heel mooi zijn. Iedereen die een specifieke behoefte op het gebied van mobiliteit heeft, zou dan niet elke keer een soort zoektocht langs alle regelingen hoeven maken, maar zou een bijna persoonsvolgend budget hebben. Dat zou echt heel mooi zijn. Wat mij betreft maakt het ook nadrukkelijk onderdeel uit van de experimenten die we bijvoorbeeld in het actieplan kunnen doen. Ik realiseer me wel dat het nog een hele stap is om daar te komen voor al die regelingen, met de specifieke kwaliteitseisen die daaraan gesteld zijn. Dat is een beetje verwachtingenmanagement. Maar ik ben zeer bereid om te bekijken of we dit verder kunnen brengen, want het allermooiste zou zijn als we dit vanuit het oogpunt van de cliënt zo goed mogelijk gaan regelen.

Mevrouw Agema stelde een aantal vragen over Valys en het kilometerbudget. Het overgrote deel van de gebruikers komt uit met het standaard persoonlijke kilometerbudget van 600 kilometer. Ongeveer 1,5% komt daar niet mee uit. Voor mensen die niet met het openbaar vervoer kunnen, is er het hogere persoonlijke kilometerbudget van 2.250 kilometer. Daarnaast zijn we nadrukkelijk met de vervoerder aan het bespreken hoe we ketenritten kunnen bevorderen, dus deels doelgroepenvervoer en deels met assistentie in het openbaar vervoer. Dat zal er natuurlijk ook toe leiden dat het kilometerbudget minder knellend wordt. De mogelijkheden daartoe zijn vergroot. Ook de begeleiding is uitgebreid. Dit is een heel interessante manier om het met elkaar te combineren, met heel veel ondersteuning erbij. Het lijkt mij het best om op die manier te bekijken of dat gaat. Nogmaals: tot nu toe zien we dat het overgrote deel van de mensen met het kilometerbudget uitkomt.

Mevrouw **Agema** (PVV):

De Staatssecretaris zit weer heerlijk te goochelen met cijfers. Hij zegt nu dat 1,5% van de mensen het budget overschrijdt. In de brief word ik door de Staatssecretaris op mijn vingers getikt over mijn motie waarin ik 3% noem, omdat het 10% zou zijn. We houden maar even de 1,5% van vandaag aan, de dagkoersen. Ik vind het werkelijk waar verbijsterend. Waarom wordt op een bedrag van 60 miljoen waarvan 1 miljoen wordt uitgegeven aan het herbeoordelen van mensen die een hoger budget aanvragen, die 1 miljoen niet gewoon gebruikt om die 1,5% van de mensen meer kilometers te geven?

De **voorzitter**:

Uw vraag is helder.

Staatssecretaris **Van Rijn**:

Dat blijft altijd een kwestie van wat je in de regeling doet. Als je in de regeling een maximumkilometerbudget opneemt, moet je iets doen als sommige mensen daar niet mee uitkomen. Dan ga je het maximum verhogen, maar dat geldt dan weer voor iedereen. Dan praat je weer over andere budgettaire gevolgen. Het is niet zo dat we van tevoren kunnen zien welke mensen wel en welke mensen niet met het budget kunnen uitkomen. Je kunt achteraf de cijfers vaststellen. Dat zit op die 1,5%. De vraag is even of dat aanleiding is om het maximum voor iedereen te verhogen, wat weer allerlei andere budgettaire vraagstukken oplevert. Of zeg je: laten we vooral inzetten op het bevorderen van de ketenritten, waardoor de knellendheid van het maximum als zodanig op een andere manier getackeld kan worden? Dat is een weg die je met elkaar maakt om zo'n regeling die er is en die er ook moet blijven, budgettair beheersbaar te houden.

Mevrouw **Agema** (PVV):

Ik zie hier hoe ongelofelijk doorgeschoten mierenneukerig het beleid op VWS kan zijn! We hebben het over een totaalbudget 72 miljard euro. We hebben het hier over 60 miljoen. We hebben het over 1,5% van de mensen die hun kilometerbudget overschrijden.

De **voorzitter**:

Uw vraag, mevrouw Agema?

Mevrouw **Agema** (PVV):

1 miljoen wordt uitgegeven aan het herbeoordelen van mensen die een hoger kilometerbudget aanvragen. 1 miljoen is ongeveer hetzelfde als 1,5% van 60 miljoen. Al dat geld dat wordt uitgegeven in het kader van een herbeoordeling had je kunnen uitgeven aan die extra kilometers. Het is waanzin en het is ook een principekwestie. Daar hoor ik de Staatssecretaris niet op ingaan. Hij wil doorgaan naar het volgende punt. Het is een principekwestie. Bij gelijkwaardigheid betaal je te allen tijde een gelijkwaardig bedrag voor openbaar vervoer, dus die 20 cent van die treinprijs. Deze principekwestie had de Staatssecretaris al moeten regelen, dus helemaal geen budgetplafond. Hoe verhoudt dit zich tot het VN-verdrag dat we met z'n allen hebben aangenomen nadat hij die brief schreef?

De **voorzitter**:

De vraag is helder, mevrouw Agema.

Staatssecretaris **Van Rijn**:

Op twee manieren. Het VN-verdrag, waar we overigens al mee bezig waren, brengt met zich dat je structureel kijkt naar investeringen die nodig zijn om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor iedereen. Er loopt een aantal investeringsprogramma's. Ik heb erop gewezen dat die

naar hun aard, gelet op de infrastructuur die daarvoor nodig is met perrons en het aanschaffen van treinen, een lange adem vergen. Het gebeurt echter wel. Dat is een. Twee: zolang het nog niet helemaal toegankelijk is, zul je doelgroepenvervoer moeten hebben. We bekijken nu ook hoe je dat kunt combineren. Het combineren van doelgroepenvervoer en toegankelijk openbaar vervoer, al dan niet met begeleiding, helpt. Dat leidt ertoe dat een toenemend aantal mensen het maximumbudget niet als knelpunt ervaart. Slechts een beperkt aantal mensen ervaart het als zodanig. Ketenritten zijn een goede manier om op het kleinste micro-niveau te proberen te combineren. Datzelfde geldt ook ...

De voorzitter:

Volgens mij heeft mevrouw Agema om een principe-uitspraak gevraagd in haar bijdrage. Via haar interruptie probeert ze dat nog eens te verhelderen. Misschien kunt u dat meteen meenemen?

Staatssecretaris Van Rijn:

Ik vind dat ook mensen met een beperking in principe – ik gebruik het woord «principe» maar even – inderdaad zo weinig mogelijk beperkingen moeten ondergaan om mobiel te zijn. Dat is precies de reden waarom we een groot aantal maatregelen nemen, ook in het spoor van het VN-verdrag, om dat te realiseren. Ik wijs erop dat we in de Kamer uitgebreid hebben gesproken over de toegankelijkheid en over de consequenties voor de investeringen in het openbaar vervoer, zoals het aanschaffen van treinen, het bereikbaar maken van perrons en meer assistentie. Er moet nog een wereld gewonnen worden. In de Kamer is ook gediscussieerd over de vraag in welk tempo dat kan. Het is een geleidelijke aanpassing: eerst aanpakken wat makkelijk is en later de moeilijkere dingen. De algemene toegankelijkheid moet worden gewaarborgd. We zijn nu met alle betrokken ervaringsdeskundigen en doelgroepen het implementatieplan aan het maken. We werken dus heel hard aan die toegankelijkheid. Dat geldt voor het specifieke doelgroepenvervoer, de algemene toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de fysieke toegankelijkheid van van alles en nog wat. Mevrouw Agema kan dus niet zeggen dat we dat principe van zo veel mogelijk toegankelijkheid niet nastreven. Er zullen altijd keuzes moeten worden gemaakt, maar mevrouw Agema kan niet zeggen dat we niet hard werken aan het principe van algemene toegankelijkheid. Ik kom op de tijden. Mevrouw Agema zei dat Valys om 9.00 uur start. Dat klopt niet helemaal.

Mevrouw Agema (PVV):

Jawel.

Staatssecretaris Van Rijn:

Soms wordt ook aansluiting gezocht bij de openbaarvervoerssituatie. Er zijn een aantal vormen van begeleid Valysvervoer. Begeleid Valys is van negen uur 's ochtends tot negen uur 's avonds en de basisvoorziening is van zes uur 's ochtends tot één uur 's nachts. Daar zit dus differentiatie in. In het normale openbaar vervoer zijn er natuurlijk ook tijden waarin de frequentie hoger is dan in andere tijden. Dat is dus ongeveer hetzelfde als in het reguliere openbaar vervoer.

De voorzitter:

Mevrouw Agema, ik wil u graag een tweede interruptie geven. U ziet daar nog even van af, begrijp ik.

Staatssecretaris Van Rijn:

Mevrouw Keijzer vroeg of ik, gelet op de noodzakelijke langetermijninvestering in het openbaar vervoer, in het onderzoek naar het doelgroepen-

vervoer wil meenemen dat het openbaar vervoer niet voor 2030 volledig toegankelijk is. Ja, dat probeerde ik te zeggen met «balanceren». Zolang het openbaar vervoer, bijvoorbeeld het spoor, niet volledig toegankelijk is, zul je daarmee rekening moeten houden bij ketenritten. Het doelgroepenvervoer zul je tot die tijd dus goed moeten regelen. Je moet niet veronderstellen dat het aan de andere kant wel geregeld zal zijn. Die ontwikkeling nemen we dus inderdaad mee.

Ja, ik ben bereid om de gemeenten te wijzen op het modelbestek. Ik denk dat het heel goed is dat dat er nu is. Met mevrouw Keijzer ben ik het eens dat die combinatie van AMvB en modelbestek goed bewaakt dat er niet alleen op basis van prijs maar ook op basis van kwaliteit wordt ingekocht. Heb ik met de gemeenten contact over het rolstoelgebruik? Dat is inderdaad besproken met de VNG. Zij onderneemt met de betreffende gemeenten actie om ervoor te zorgen dat de signalen worden opgepakt en de kwaliteit wordt verbeterd. Overigens ben ik bereid om met de betrokken partijen, de gemeenten en de leveranciers, om de tafel te zitten om ook van mijn kant een oplossing te bevorderen. Dit mag immers geen knelpunten opleveren. Dus ja, ik heb dit besproken met de VNG, die verder actie onderneemt en zelf haal ik ook partijen aan tafel.

Ik kom op de vragen van de heer Potters, voor zover die nog niet beantwoord zijn. Hij benoemde mij al even als aanjager; dat stel ik op prijs. Ik vind het goed dat de Kamer reageert op mijn voorstellen om tot een actieprogramma te komen. Samen met de collega van I en M wordt dit opgepakt. Naar mijn smaak zal dit leiden tot meer regie. Er zijn natuurlijk redenen geweest – dit is ook een antwoord op een vraag van de heer Van Gerven – om de vervoersstromen vanuit verschillende domeinen te regelen. We gaan nu na of het niet meer vanuit cliëntperspectief geregeld kan worden: hoe gaan we, los van alle regelingen, de mobiliteitsvoorziening in Nederland organiseren? Ik had al toegezegd dat ik dit graag in het actieprogramma wil meenemen.

De heer Potters vroeg of ik bereid ben om over een halfjaar een stand van zaken te geven. Ik heb gezegd dat ik samen met de Staatssecretaris van I en M dat actieprogramma voor de zomer zal sturen. Ik kan mij zomaar voorstellen dat daaruit de afspraak voortvloeit om het elk halfjaar te blijven volgen. Ik zou daar zelf voor zijn, want dat betekent dat de Kamer systematisch aandacht besteedt aan de ontwikkeling van het doelgroepenvervoer. Het spreekt vanzelf dat de best practices in kaart worden gebracht en via de VNG worden verspreid. Ook aan dat aspect zal ik aandacht besteden in het actieprogramma.

De voorzitter:

Als lid van deze commissie heb ik zelf nog een vraag aan de Staatssecretaris. Ik heb hem gevraagd of hij de coördinerend bewindspersoon wil worden voor dit dossier. We zien vaak dat de verschillende modaliteiten van leerlingenvervoer en doelgroepenvervoer langs elkaar heen lopen en dat er veel behoefte is aan aanbesteding in samenhang; ontschotting binnen de verschillende domeinen. Is de Staatssecretaris bereid om die rol op zich te nemen?

Staatssecretaris Van Rijn:

Mijn bereidheid daartoe bestaat, maar u zult beseffen dat ik dit met mijn opvolger of opvolgster wil bespreken. Ik zal dit verzoek van de Kamer meenemen bij de overdracht aan mijn opvolger.

De voorzitter:

Is het dan ook mogelijk dat u over een halfjaar in uw brief aangeeft wat de uitkomst daarvan is? Dan weten we daadwerkelijk of er een coördinerend bewindspersoon komt voor dit dossier.

Staatssecretaris Van Rijn:

Het lijkt me goed om in het actieprogramma mee te nemen wie de coördinatie in handen heeft.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Staatssecretaris. Ik stel voor de tweede termijn anderhalve minuut spreektijd en één interruptie voor. Het woord is aan de heer Van Gerven.

De heer Van Gerven (SP):

Voorzitter. We komen nog te spreken over de vraag wat een goede manier is om het doelgroepenvervoer te organiseren en of dat commercieel moet worden aanbesteed enzovoorts. Die discussie gaan we weer over een aantal maanden voeren.

Ik wil nog een praktisch probleem voorleggen. Dat gaat over een spastische invalide in Amersfoort, het midden van ons land. Zij vertelde het volgende. «Ik wilde naar de verjaardag van mijn vader in Barneveld vanuit Amersfoort, waar ik woon. Dat is een kwartiertje. Om uiteindelijk bij mijn vader te komen, was ik twee uur onderweg. Het ging kriskras door Amersfoort heen.» In feite dus twee uur. Zij kwam om acht uur aan en werd om tien uur weer opgehaald. Voordat zij thuis was, was het half twaalf. Alles bij elkaar was zij dus drieënhalf uur onderweg, waar een niet-gehandicapte er een halfuur over zou doen. Vindt de Staatssecretaris dat reëel? Als we afspraken maken over doelgroepenvervoer, moeten we dan ook niet paal en perk stellen aan de toegestane tijdsoverschrijding ten opzichte van het reguliere vervoer?

De heer Brouwer (PvdA):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Er is heel veel gezegd, ook naar onze zin. We zijn erg blij dat het VN-verdrag zo zal worden uitgevoerd dat het ov hiertoe goed wordt geëquipeerd. Dat duurt nog even, dus moeten we het voor de tussentijd goed regelen. Ook daarna zal er nog een deeltje doelgroepenvervoer overblijven om goed te kunnen aansluiten bij het ov. We zijn ook blij dat er meer gestuurd gaat worden op kwaliteit, zowel via de AMvB als via het modelbestek. Over de prijs is ook iets gezegd. In feite komt het erop neer dat instellingen voor veel zaken een soort integraal budget krijgen. Voor het vervoer kan er een klein tekort zijn, maar er zit voldoende ruimte in, dus dat hoeft nu niet aangepast te worden.

Ik heb nog één vraag. Wij krijgen signalen dat het bij de een een stuk ernstiger is dan bij de ander. Zijn er misschien mogelijkheden om daar waar het 't ergst is, te kijken naar een stukje compensatie zodra het onderzoek van de NZa is afgerond?

Wat het persoonsvolgend systeem betreft: we zijn het ermee eens dat het prachtig zou zijn als het met een pasje kan. We zien echter ook dat dit wel de nodige eisen meebrengt. Het is een hele toer om dat voor elkaar te krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel. U bent mooi binnen de tijd gebleven. Ik geef het woord aan mevrouw Agema.

Mevrouw Agema (PVV):

Voorzitter. Ik heb niet echt het idee dat we een antwoord hebben gekregen op onze vragen of dat we een goede discussie hebben gevoerd, met name over principes. De Staatssecretaris zegt: het ov moet toegankelijk gemaakt worden en zolang dat nog niet het geval is, moeten we goed doelgroepenvervoer hebben. Dat is natuurlijk een enorme wassen neus als je vervolgens niet de daad bij het woord voegt. Het VN-verdrag dat we hebben aangenomen, blijkt ook een wassen neus te zijn. Als van de 400

stations er slechts 107 zijn aangepast, heb je een probleem. De Staatssecretaris zit hier gewoon te verdedigen dat je begeleid Valysvervoer alleen tussen negen en negen kunt krijgen. Dat is geen gelijkwaardigheid! Een gemaximeerd kilometerbudget is ook geen gelijkwaardigheid. Er is simpelweg een verschil tussen mensen met een handicap en mensen zonder handicap. Het is zo triest dat op een budget van 60 miljoen, waarvan 1 miljoen alleen al wordt uitgegeven aan het beoordelen van aanvragen voor een hoger kilometerbudget, de Staatssecretaris niet dat ene miljoen gebruikt voor die 1,5% die meer kilometers gebruikt. Als je als gehandicapte gelijkwaardig bent, moet je voor het vervoer hetzelfde mogen betalen als voor het openbaar vervoer, dus die 20 cent per kilometer, en dan mag het aantal kilometers niet gemaximeerd zijn. Je bent gelijkwaardig of je bent het niet. Het is dan niet zo dat je, als je je kilometers hebt opgemaakt, ineens € 1,21 per kilometer gaat betalen. Je bent gelijkwaardig of je bent het niet. Ik vind dat de Staatssecretaris eens een knoop moet doorhakken ...

De voorzitter:

Mevrouw Agema, wilt u afronden?

Mevrouw **Agema** (PVV):

... en een mooi gezicht moet laten zien. Het is zo'n klein gebaar, het is zo weinig geld: 1 miljoen euro!

De heer **Brouwer** (PvdA):

Ik heb een vraagje. Het klopt dat mensen met een beperking soms ook beperkt zijn in het reizen op een bepaald tijdstip. Maar zijn er niet ook andere mensen die beperkt zijn als het gaat om de vraag wanneer en hoe ze ergens kunnen komen? Zij zijn toch ook afhankelijk van hun portemonnee of waar ze wonen?

Mevrouw **Agema** (PVV):

Jazeker, maar gelijkwaardigheid gaat over de vraag wat je voor openbaar vervoer betaalt. Dan betalen we allemaal 20 cent. Als je een handicap hebt, zou je niet € 1,21 moeten betalen als je over je maximumaantal kilometers heen gaat. Dat is nu wel de praktijk, en daar ben ik op tegen. Het is maar een klein bedrag. Dat juist de Partij van de Arbeid, die ik toch aan mijn kant zou moeten zien, in het geweer komt tegen de gelijkwaardigheid van mensen met een beperking ten opzichte van mensen zonder een beperking! Als je wel een beperking hebt, betaal je € 1,21 als je over je maximumaantal kilometers heen bent. Dat kan toch niet!

De heer **Brouwer** (PvdA):

U hebt het over de centen, maar ik heb het ook over van negen tot negen. Ik ken voldoende mensen die niet in staat zijn, om zeven uur of om half acht weg te gaan vanwege hun woonplek of hun financiële beperking. Die kunnen ook geen taxi regelen of iets dergelijks.

Mevrouw **Agema** (PVV):

De Partij van de Arbeid kan hier ongelijkwaardigheid verdedigen, maar ik doe dat niet. Ik ben een tegenstander van de standpunten van de Partij van de Arbeid. Ik ben voor gelijkwaardigheid en ik dacht dat de Partij van de Arbeid dat ook was.

De heer **Brouwer** (PvdA):

Dat laatste ben ik zeker.

De voorzitter:

Via de voorzitter, mijnheer Brouwer. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Keijzer.

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Voorzitter. Ik heb een paar punten. Ik ben blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat hij het modelbestek als mogelijke invulling van de AMvB voor een reële prijs zeer onder de aandacht van de gemeenten gaat brengen. Is hij ook bereid om vervolgens te monitoren wat het effect daarvan is op het tarief? Wat is het effect van het meewegen van kwaliteit bij contracten? Wil hij daarin ook de duur van contracten meenemen? Dat laatste is natuurlijk ook een punt. Ik hoop op een toezegging.

Verder heb ik het verzoek om vaart te maken met het onderzoek van de NZa naar de tarieven van vervoer van en naar dagbesteding in de Wet langdurige zorg. Als ik het goed heb begrepen, heeft de Staatssecretaris daar nee op gezegd. Ik wil het pleidooi daarvoor toch herhalen. Ik vind het eigenlijk onverteerbaar om daar mee te wachten, gezien alle problemen die tot ons gekomen zijn in de hoorzitting over dit onderwerp. Dat zou betekenen dat we pas per 1 januari 2019 invloed hebben op de tarieven, als dat al lukt.

Mijn laatste punt gaat over vervoersmiddelen, in het bijzonder rolstoelen. Hoe krijgen we voor elkaar dat dit beter loopt? Het is echt niet alleen Welzorg. Toen ik eens op Twitter keek naar dit onderwerp, werd ik bedolven door berichtjes van mensen die knettergek worden van alle bureaucratie die hierbij hoogtij viert. In het verlengde van wat mevrouw Agema zei: wat kost dat allemaal niet? Dit moet anders en dit kan anders. Ik heb behoefte aan wat meer stevigheid van de Staatssecretaris.

Voorzitter: Van Gerven

De heer **Potters** (VVD):

Voorzitter. Misschien even een moment van reflectie vanuit de Kamer. Ik snap dat de Staatssecretaris zegt dat hij het onderwerp vaak heeft willen agenderen. Inderdaad gaat de Kamer over haar eigen agenda en heeft ze dit onderwerp niet altijd meteen op de agenda gezet. Niettemin is het belangrijk dat die regierol wordt gepakt. Ik ben blij met de antwoorden van de Staatssecretaris. Ik ben ook blij dat hij met dat actieprogramma komt, dat hij dat integraal gaat oppakken en dat hij ook gaat bekijken of hijzelf of zijn opvolger de coördinerend bewindspersoon kan zijn. Dat is heel mooi.

Een vraag die nog blijft hangen, is dat die door ons allen zo gewenste ontschotting niet alleen tussen het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer moet komen, maar ook tussen de verschillende domeinen. Hoe kunnen we leerlingenvervoer en andere vormen van doelgroepenvervoer met elkaar combineren en zorgen voor een goede aanbesteding, zodat de regio's slimmere, betere en meer klantgerichte producten kunnen realiseren? Juist daarbij zie ik specifiek een rol voor de Staatssecretaris weggelegd. Kan hij hierop wat explicieter ingaan?

Voorzitter: Potters

Staatssecretaris **Van Rijn**:

Voorzitter. De heer Van Gerven noemde een voorbeeld waarin de reistijd te lang was. Ik kan niet beoordelen of in zijn voorbeeld sprake is van een Valysvoorziening of een Wmo-voorziening. Ik kan wel iets zeggen over Valys. Er zijn prestatieafspraken gemaakt over het op tijd rijden. Die afspraken zijn opgenomen in het bestek, met daaraan gekoppeld een bonus en een malus. Voor ernstige overschrijding van de tijd is een compensatieregeling van toepassing. De desbetreffende Valysgebruiker hoeft dan geen bijdrage te betalen en de kilometers worden niet in rekening gebracht. Zo hebben wij dat met Valys gedaan. Je spreekt niet alleen af tegen welke prijs vervoer wordt geleverd, maar je maakt ook kwaliteitsafspraken over wachttijden en dergelijke. Het bestek helpt daarbij.

De voorzitter:

Mijnheer Van Gerven, ik vraag u een heel korte technische vraag te stellen. We hebben het debat in tweede termijn gehad. Als u heel kort uw vraag stelt, dan vind ik het prima.

De heer Van Gerven (SP):

Ik weet dat er bij Valys afspraken zijn over de begrenzing en overschrijding van de tijd. Als we dat vervoer gaan integreren, zou het dan niet goed zijn om over de hele linie dit soort kwaliteitsafspraken te maken? Heel praktisch geredeneerd: in dit geval ging het om een halfuur heen en terug, normaal gesproken. Zou je niet kunnen afspreken dat de overschrijding maximaal een halfuur mag zijn? Ik noem het maar even als denkrichting. Zou het niet goed zijn dat soort afspraken over de hele linie te maken, even los van de voorziening of regeling waaronder het valt?

De voorzitter:

Het gaat om kwaliteitsafspraken.

Staatssecretaris Van Rijn:

Ik heb een paar keer geprobeerd te zeggen dat ik ervoor ben dat er niet alleen wordt ingekocht op prijs, maar juist ook op kwaliteit. Daarom is dat bestek zo goed. Op die manier kun je aangeven waaraan je denkt bij de kwaliteit van het vervoer, zeker als je dingen combineert. Dat maakt het overigens niet makkelijker, want de eisen voor leerlingenvervoer, ziekenvervoer, Wmo-vervoer en interregionaal vervoer zullen verschillen. Juist daarom is het goed om te bekijken welke kwaliteitseisen je daaraan moet stellen. Dat zal inderdaad onderdeel van die afweging moeten zijn.

De heer Van Gerven (SP):

Als je dergelijke kwaliteitseisen stelt, dan kun je natuurlijk niet iedereen zomaar bij elkaar stoppen. Dat moge duidelijk zijn. Ik constateer dat wij voorstander van die kwaliteitseisen zijn. Zou u daarover geen landelijke afspraken moeten maken om te borgen dat dat binnen een bepaalde bandbreedte wordt gerealiseerd?

Staatssecretaris Van Rijn:

Een van de redenen om dergelijke voorzieningen op lokaal of regionaal niveau te realiseren, is dat je ze dan dichterbij de mensen organiseert. We moeten niet de fout maken om even voor iedereen te bepalen wat dat dan precies moet zijn. Het is juist belangrijk dat gemeenten al dan niet gezamenlijk bekijken wat voor hun regio, gelet op hun vervoerders en hun behoeften, het beste is. Ja, we moeten kwaliteitseisen opstellen en goede voorbeelden verspreiden, maar we moeten niet in de plaats van de gemeenten en de regio's bedenken hoe het moet. Dan maak je juist weer de fout dat je het niet specifiek regelt en niet naar de specifieke cliënten kijkt.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris Van Rijn:

De heer Brouwer vroeg of ik de signalen wil blijven volgen. Zeker! Ik heb al geprobeerd aan te geven dat als er signalen zijn, bijvoorbeeld dat de zorgplicht onvoldoende wordt nageleefd, de NZa in actie kan komen. Zij heeft dat ook een of twee keer gedaan. Ik zal de NZa vragen om alert te blijven en in de gaten te houden of er signalen zijn, zodat zij zelf actief kan bekijken of er aan de zorgplicht wordt voldaan. Dat kan overigens ook bij de Zorgautoriteit worden gemeld.

Mevrouw Agema en ik hadden een discussie over het principe. Ik hoop, zoals overigens uit het debat over het VN-verdrag is gebleken, dat we

Kamerbreed ervoor willen zorgen dat het principe van toegankelijkheid in de hele samenleving tot stand komt. Niet voor niets hebben we met elkaar die wet gemaakt. Niet voor niets hebben we met elkaar gezegd dat die AMvB over de algemene toegankelijkheid er komt. Niet voor niets zijn we met de implementatie bezig. Je probeert dat altijd zo goed mogelijk te doen. Ook in het openbaar vervoer zal iedereen rekening moeten houden met tijden; de heer Brouwer wees daarop. De prijs zit hier een beetje tussen die voor de trein en voor de taxi. Je kunt er altijd over discussiëren. Gelet op wat we in Nederland geregeld hebben, zowel het Wmo-vervoer als het Valysvervoer en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, waar we gestaag aan werken, moeten we niet doen alsof dat heel slecht geregeld is. Ik ben het met mevrouw Agema eens dat er nog een wereld te winnen is. Ik zal daarvoor blijven strijden en zij hopelijk ook, maar laten we niet doen alsof het heel slecht geregeld is.

De voorzitter:

Mevrouw Agema, ik vraag ook u om het te beperken tot een korte technische interruptie. We hebben het debat al gevoerd.

Mevrouw Agema (PVV):

Ik distantieer mij van dat «met elkaar». Ik vind dat wij met elkaar dit wel moeten regelen. Voor zo'n klein bedrag zo weinig mensen ongelijkwaardig behandelen? Ik vind dat dat echt niet kan. Ik vind ook dat de Staatssecretaris moet toezeggen dat hij die maximering van het kilometerbudget loslaat, al doet hij het maar voor twee jaar. Als we een vreselijke overschrijding krijgen, zien we dat dan wel weer.

De voorzitter:

Uw punt is helder. Heeft de Staatssecretaris er nog behoefte aan om hierop te reageren?

Staatssecretaris Van Rijn:

Volgens mij hebben we de argumenten al gewisseld.

Mevrouw Keijzer vroeg of we het effect van het modelbestek gaan monitoren. Ik wil inderdaad met de VNG bespreken hoe we dat het beste doen. Mevrouw Keijzer zal het met mij eens zijn dat we administratieve lasten moeten voorkomen. Zij is een groot voorvechtster van het beperken van die lasten. Natuurlijk willen we weten hoe het gaat, als we een aantal eisen hebben gesteld. Ik zeg haar toe dat ik samen met de VNG zal bekijken hoe we dat het beste kunnen volgen.

Mevrouw Keijzer (CDA):

Wanneer bespreekt de Staatssecretaris dat met de VNG en wanneer mogen wij de uitkomst daarvan tegemoetzien?

Staatssecretaris Van Rijn:

In de zomer zullen we sowieso het actieplan naar de Kamer sturen. Dat zal begeleid worden door een brief waarin we nog andere aspecten van het doelgroepenvervoer aan de orde kunnen stellen. Dat kunnen we daarin meenemen.

Mevrouw Keijzer (CDA):

Dat kunnen we daarin meenemen? Of: dat nemen we daarin mee?

Staatssecretaris Van Rijn:

Dat zullen we daarin meenemen. Als het kan, moeten we het af en toe doen.

Ik kom op de hulpmiddelen. Ook hierbij zal de AMvB over een reële prijs natuurlijk helpen. Hoe besteed je het aan? Ik zal het modelbestek hulpmiddelen dat de VNG samen met brancheorganisatie Firevaned heeft

ontwikkeld, ook verspreiden onder de gemeenten. Daarvoor geldt eigenlijk hetzelfde: wat is de kwaliteit van de aanbesteding van de hulpmiddelenkant? In het gesprek met de leveranciers, de VNG en de gemeenten zal ik dat nadrukkelijk onder de aandacht brengen, want ook daarvoor hebben we inmiddels een kwaliteitsrichtlijn. Ook daaraan kan iedereen zich houden. Ook daarvan kunnen gemeenten zeggen: als ik bij je inkoop, zijn dit de kwaliteitseisen die we stellen aan de hulpmiddelen en de service die je biedt. Een specifiek punt voor het gesprek met de gemeenten is wat er bijvoorbeeld gebeurt bij een verhuizing. Daarover lees en hoor ik allerlei zaken waarover wel wat handigere afspraken zouden kunnen worden gemaakt. U kunt ervan op aan dat ik dit onderwerp nadrukkelijk onder de aandacht van de gemeenten zal brengen, want ik erger mij daar ook aan.

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Dit speelt natuurlijk al veel langer. Het is eigenlijk vrij simpel: of gemeenten regelen dit of we nemen het in een wet op. Is de Staatssecretaris die mening ook toegedaan? Als je eindelijk een passende rolstoel hebt en je moet verhuizen, is het werkelijk te gek dat je dan die rolstoel kwijt bent. Dit moet echt anders. Als gemeenten er niet zelf afspraken over maken, dan moeten we het in de wet regelen. Is de Staatssecretaris die mening ook toegedaan?

Staatssecretaris **Van Rijn**:

Ik hoor niet zo vaak een pleidooi van mevrouw Keijzer om meteen met nadere regelgeving te komen, maar ik ben het wel met haar eens dat dit goed geregeld moet worden. Laten we de gemeenten nu even de kans geven om goed op die signalen te reageren. Ik heb er alle vertrouwen in dat iedereen snapt dat we het niet zo ver moeten laten komen dat er regelgeving nodig is om een vrij simpel probleem op te lossen.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris **Van Rijn**:

Ik kom op de vragen van de heer Potters ...

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Ik had ook nog gevraagd naar het NZa-onderzoek.

De **voorzitter**:

We lopen straks alle toezeggingen op hoofdlijnen na. Ik vraag u om alleen te reageren als u iets mist. Dan verloopt het ordentelijk.

Staatssecretaris **Van Rijn**:

De heer Potters vroeg of de ontschotting van de verschillende domeinen ook wordt meegenomen. Hij ziet daarbij een rol voor mij weggelegd. Ik ben dat met hem eens. De grootste uitdaging is de vraag of we erin zullen slagen om de domeinen te doorbreken. Daarvoor moeten we de mobiliteitsvoorzieningen door de ogen van de cliënt bekijken. Er wordt al een aantal experimenten uitgevoerd. Wat mij betreft gaan we er via die experimenten voor zorgen dat we zicht krijgen op de wijze waarop integratie tot stand kan worden gebracht. Nogmaals: zorgvuldigheid en continuïteit staan voorop. Ik ben een groot voorstander van het experimenteren met domeinoverstijging, dus ik zal dat punt meenemen. Mevrouw Keijzer vroeg ten slotte naar het onderzoek. Er is overlegd met de Zorgautoriteit. Haar redenen staan in de brief. Volgens de NZa moet het geheel worden bekeken en niet slechts één kostprijsonderdeel, omdat je anders in de problemen komt. Ik ben zeer bereid om de nadrukkelijke wens van de Kamer nog een keer onder de aandacht te brengen. De

Zorgautoriteit doet een kostprijsonderzoek. Daar is zij voor opgericht. De NZa heeft daarin een wettelijke taak en als zij zegt dat zij dit niet kan versnellen omdat je anders een verkeerd onderzoek krijgt, hebben we dat te respecteren. Ik zal het nogmaals onder de aandacht brengen. We willen de Zorgautoriteit de gelegenheid geven om een goed kostprijsonderzoek te doen, maar als zij zegt dat je er niet één onderdeel uit moet halen omdat er anders verkeerde conclusies kunnen worden getrokken, moeten we dat respecteren. Ik snap haar standpunt.

De voorzitter:

Mevrouw Keijzer, een korte vraag.

Mevrouw **Keijzer** (CDA):

Ik heb nog één korte vraag. Ik zal de argumentatie van de NZa nog een keer goed doorlezen, maar wat doet de Staatssecretaris in de tussentijd om de problemen die in de hoorzitting tot ons zijn gekomen, aan te pakken? Daar vroeg de PvdA ook naar.

Staatssecretaris Van Rijn:

Zoals u weet, hebben we naar aanleiding van eerdere signalen een verkennend onderzoek laten uitvoeren. De conclusie van de Zorgautoriteit was dat de zorgplicht niet in het geding kwam. In de gevallen dat een te hoge eigen bijdrage dreigde, heeft de NZa geïntervenieerd. Als er tussentijds signalen komen waaruit blijkt dat er zaken niet goed gaan en men zich kan afvragen of daardoor de zorgplicht wordt ondergraven, dan zal de Zorgautoriteit acteren. Het kan in ieder geval bij haar worden gemeld.

De voorzitter:

Helder. Dank u wel voor uw bijdrage. Voordat we gaan afsluiten, neem ik graag met de Kamer de toezegging door. Ik vraag iedereen om goed op te letten. Mochten er dingen zijn die wij hebben gemist, dan kunt u meteen reageren.

- De Kamer ontvangt voor de zomer een integraal actieprogramma voor het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. Dit zal worden aangeboden door de bewindspersonen van VWS en I en M. Daarbij zal aandacht zijn voor onder andere de acht vormen voor doelgroepenvervoer, persoonsvolgende mobiliteitsvoorzieningen, de deadline van 2030 met betrekking tot de toegankelijkheid van het Nederlandse spoor, de coördinerend bewindspersoon en de uitkomst van het gesprek met de VNG inzake de monitoring van het modelbestek.

Mis ik nog punten?

Mevrouw **Agema** (PVV):

Ik heb in de eerste termijn aangegeven een motie te willen indienen over het loslaten van het maximale kilometerbudget. De Staatssecretaris is star en geeft niet toe, dus ik zie nog steeds noodzaak om die motie in te dienen.

De voorzitter:

Dat klopt, mevrouw Agema, maar zover was ik nog niet. U hebt een VAO aangekondigd.

Mevrouw **Agema** (PVV):

Graag voor het verkiezingsreces.

De voorzitter:

Ik ga niet over de plenaire agenda. We zullen het doorgeven aan de Griffie plenair en dan zien we vanzelf hoe het uitpakt. Ik dank iedereen op de

publieke tribune, de Kamerleden en de Staatssecretaris en zijn ambtelijke ondersteuning.

Sluiting 11.37 uur.