

Vergaderjaar 2002–2003

25 847

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten

Nr. 29

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 april 2003

Met betrekking tot het bovenregionaal vervoer voor gehandicapten heb ik u met mijn brief van 10 september 2002 (SZW-02-593) geïnformeerd over de verlenging van het contract met ConneXXion tot 1 april 2004. In deze brief kondigde ik aan mij te zullen beraden over de systematiek van het bovenregionaal vervoer voor gehandicapten voor de langere termijn. Ik heb daarbij aangegeven dat de mislukte Europese aanbesteding, vorig voorjaar, er toe noopte meerdere mogelijkheden te onderzoeken. Met bijgaande brief wil ik u nader informeren over de stand van zaken.

Opzet bovenregionaal vervoer

Naar aanleiding van de tweede evaluatie van de Wvg, in 1998, gaf het toenmalig kabinet aan te kiezen voor zowel structurele toegankelijkheidsverbetering van het OV als een tijdelijke oplossing, die erin voorzag de assistentie aan gehandicapten bij het doorlopen van een reisketen te verbeteren. Conform het kader van de Wvg betrof het reizen met een sociaalrecreatief doel. De tijdelijke oplossing werd beoogd te realiseren met een zogenoemd contract Ketenmanagement bovenregionaal vervoer dat sedert juli 1999 door ConneXXion, onder de naam TraXX, wordt uitgevoerd. Hierbij is gekozen voor de privaatrechtelijke vorm.

Probleeminventarisatie

Hoewel vele gehandicapte reizigers tevreden zijn met de service van TraXX, neemt dat niet weg dat rond het bovenregionaal vervoer voor gehandicapten de afgelopen jaren meerdere knelpunten van zeer verschillende aard aan de orde zijn geweest.

Vanuit de gebruikers werd – in grote lijnen – geklaagd over de gebrekkige samenwerking van TraXX en NS (bij assistentieverlening op het spoor), onduidelijkheden in het tariefstelsel van TraXX, de aansluiting met

gemeentelijke vervoersvoorzieningen, wacht- en reistijden, verstoringen bij de geschakelde reizen per OV en over de uitvoering door onderaannemers.

Voor het Rijk speelde bovendien dat minder gehandicapten dan geraamd van de bovenregionale vervoersvoorziening gebruik maakten en dat aanmerkelijk meer gebruikers dan geraamd, taxivervoer van deur tot deur werd geboden. TraXX gaf daarbij aan dat de medische indicaties van de pashouders veelvuldig ontoereikende informatie bevatten om te bepalen of de OV-keten nu wel of niet adequaat was.

Van een andere aard waren de problemen rond de Europese aanbesteding, vorig voorjaar, van het aangescherpte eisenpakket dat beoogde te bereiken dat gehandicapten meer van het OV gebruik zouden (kunnen) maken. Dat bleek achteraf niet interessant te zijn voor «de markt» en er meldden zich geen inschrijvers.

In dit verband moet ook worden vermeld dat een moeizame samenwerking tussen NS en TraXX over assistentie op de stations gevolgen heeft gehad voor de kwaliteit van de dienstverlening. De NS is op basis van kostenoverwegingen per 2002 – met instemming van betrokken organisaties en departementen – begonnen de assistentieverlening op ruim 100 stations (voorheen:140) te concentreren. Kortom de prikkels werken, mede door de praktische gevolgen van de uitwerking van het ketenmanagerconcept, op meerdere punten de verkeerde kant uit.

Doelstelling en randvoorwaarden

De doelstelling is om enerzijds aan de doelgroep een gebruikersgerichte, adequate en betaalbare vervoersvoorziening te bieden, en anderzijds om bij te dragen aan de toegankelijkheidsverbetering van het openbaar vervoer.

Naar aanleiding van de bovengeschetste problematiek zijn de volgende randvoorwaarden voor de oplossingsrichting geformuleerd:

OV blijft als primaat gehandhaafd. De trein is voor gehandicapten voor bovenregionale reisafstanden relatief het meest geschikte openbaar vervoermiddel. De assistentie daarbij wordt geboden door de NS en blijft noodzakelijk zolang op het spoor volledige toegankelijkheid nog niet is gerealiseerd. Wellicht dat moet worden gezien of dezelfde gedachtegang kan worden gevolgd met betrekking tot het streekvervoer over de weg zolang dat niet toegankelijk is.

Binnen het budget blijven door adequate beheersinstrumenten.

Betere aansluiting op wensen gebruikers.

Adequate medische indicatie. In dit verband is van belang dat uit de ervaringen van TraXX is geleerd dat de gehandicapten die met het OV willen reizen daarvoor TraXX niet benaderden. De gehandicapten die van TraXX gebruik maakten deden dit ofwel omdat zij door hun handicap in geen geval met de trein kunnen dan wel alleen onder specifieke condities met de trein kunnen.

Goede aansluiting op Wvg-zorgplicht gemeenten.

Geen gat in de dienstverlening per 1 april 2004.

De optie moet passen binnen het regeringsbeleid op de middellange termijn ten aanzien van de Wvg.

Met betrekking tot de verantwoordelijkheid is besloten deze vooralsnog, voor de korte termijn, op rijksniveau te handhaven. In het kader van de gedachtevorming rond de ontwikkeling van een Dienstenwet zal hieromtrent een nadere bezinning plaatshebben.

Tenslotte is belangrijk dat het aan te besteden dienstenpakket beter zou worden toegesneden op de kernactiviteiten van de markt(en) en dat daarmee een ruimer bereik van gegadigden kan worden behaald. Gelet op de gebrekkige samenwerking bij de assistentie op het spoor is geconcludeerd dat de aanbesteding van een assistentie-dienstenpakket voor een andere partij naast de NS, nauwelijks rendabel lijkt te kunnen worden.

Tweesporenconcept

Op basis van deze doelstelling en randvoorwaarden is een tweesporenconcept ontwikkeld.

Ten behoeve van het eerste spoor zal met het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de dienstverleners in het openbaar vervoer worden bezien op welke wijze de verbetering van de assistentieverlening bij het openbaar vervoer kan worden gerealiseerd.

Het tweede spoor biedt een individuele voorziening aan die gehandicapten, die gezien hun beperking(en) bij treinreizen in het geheel niet met de trein kunnen en geen vervoers-alternatief hebben. Hierbij wordt gedacht aan een gemaximeerd jaarlijks kwantum aan gesubsidieerde taxikilometers per rechthebbende. Mensen met beperkingen die onder omstandigheden wel de trein kunnen gebruiken krijgen een lager budget waarmee zij in staat zijn bij de inzet van de taxi kritische keuzes te maken, bijvoorbeeld bij omslachtige treintrajecten. Zij beschikken over een Wvg-indicatie, gehandicaptenparkeerkaart of NS-begeleiderskaart. Gedacht wordt aan niet-forfaitaire budgetten van taxikilometers die gehandicapten in staat stellen tegen OV gerelateerd tarief met de taxi te reizen. De hoogte van deze kwantums is afhankelijk van de offerte die uiteindelijk tot een overeenkomst leidt.

Dit tweede spoor is echter alleen haalbaar als langs het eerste spoor voor het overgrote deel van de gehandicapten een voorliggende voorziening wordt geboden. De besprekingen met betrekking tot het eerste spoor zullen in mei a.s. plaatsvinden. VWS zal voor het tweede spoor, gelet op de termijn die nodig is voor realisatie, nu een Europese aanbesteding dienen te starten. In dit kader is nog van belang dat samen met het Ministerie van V&W gestreefd wordt naar de tijdige realisatie van een samenhangend indicatietraject voor vervoersvoorzieningen als de NS-begeleiderskaart, de gehandicaptenparkeerkaart en de kwantums voor bovenregionaal vervoer. Over inhoud en vorm van de medische indicatie zal dit najaar nadere toelichting verschaft kunnen worden.

Traject

De overeenkomst wordt aanbesteed in twee fasen overeenkomstig de Europese richtlijnen Diensten. In fase 1 melden belangstellenden zich aan, waarna in fase 2 geselecteerde gegadigden worden uitgenodigd om op basis van een offerteaanvraag een passende aanbieding te doen.

In week 17 a.s. zal de Europese aanbesteding worden gestart met een aankondiging van de opdracht waarbij marktpartijen worden opgeroepen van hun belangstelling en geschiktheid blijk te geven. Deze marktpartijen krijgen ter informatie bijgaande Leidraad.

In de tweede helft van juni 2003 ontvangen de gekwalificeerde marktpartijen het zogenoemd bestek met het complete eisenprogramma en het conceptcontract.

Het streven is erop gericht in de tweede helft van september 2003 te besluiten over de gunning.

Ik verwacht de Tweede Kamer over het bestek en het aantal gekwalificeerde marktpartijen in de tweede helft van juni 2003 nader te kunnen informeren.

De Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
C. I. J. M. Ross-van Dorp