

Vergaderjaar 2004–2005

25 847

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten

29 800 XVI

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (XVI) voor het jaar 2005

Nr. 31

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2004

1. Inleiding

Bij brieven van 23 april 2003 (vergaderjaar 2002–2003, 25 847, nr. 29), 20 augustus 2003 (vergaderjaar 2002–2003, 25 847, nr. 30) en 19 februari 2004 (vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XVI, nr. 184) heb ik u geïnformeerd over mijn beleidsvoornemens en de stand van zaken rond de aanbesteding van het bovenregionaal vervoer voor mensen met een handicap. Op 1 april 2004 is Transvision gestart met uitvoering van het bovenregionaal taxivervoer onder de naam Valys.

Tijdens de debatten met de vaste commissie van VWS op 11 maart 2004 en 17 maart 2004 is aan de kamer toegezegd om in december met een evaluatie van Valys te komen. Doel van de evaluatie is om inzicht te krijgen in de klanttevredenheid en de werking en effecten van Valys. Uitgangspunt van de evaluatie is om het Valys-systeem verder te optimaliseren en waar nodig onbedoelde effecten te verhelpen. In mijn brieven van 14 juni 2004 (vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XVI, nr. 253) en 5 augustus 2004 (vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XVI, nr. 274) heb ik u nader geïnformeerd over de opzet van de evaluatie. Ik heb Regioplan opdracht gegeven dit onderzoek uit te voeren. Bijgaand bied ik u het evaluatierapport aan¹. In deze brief geef ik u mijn reactie op dit onderzoek en de maatregelen (paragraaf 4) die ik op basis daarvan wil nemen. Daaraan voorafgaand ga ik in op de meest recente ontwikkelingen rond het bovenregionaal vervoer voor mensen met een beperking (paragraaf 2) en geef ik u een overzicht van de belangrijkste resultaten van het onderzoek (paragraaf 3).

2. Actuele ontwikkelingen

Op 9 juli 2004 heeft de voorzieningenrechter uitspraak gedaan in het *kort geding* aangespannen door de CG-Raad inzake Valys. De vorderingen (ongelimiteerd vervoer tegen OV tarief) van de gebruikersorganisaties zijn daarbij afgewezen. Door de rechter is expliciet overwogen dat een regule-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

ring (met bijvoorbeeld een maximering) op zichzelf geoorloofd lijkt. Dit betekent dat het Valys-systeem als zodanig niet strijdig wordt geacht met grond- en verdragsrechten. Tegen deze uitspraak is door CG-Raad hoger beroep aangetekend. Dit hoger beroep is vervolgens door het gerechtshof als niet spoedeisend beoordeeld. De behandeling van het hoger beroep is nog niet vastgesteld.

Tijdens de behandeling van de VWS-begroting 2005 heeft het Kamerlid *Heemskerk* een *motie* ingediend waarin de regering wordt gevraagd géén maximum te stellen aan het aantal beschikbaar te stellen taxikilometers. Deze motie is door de Kamer aangenomen. In mijn reactie op deze motie (vergaderjaar 2004–2005, 29 800 XVI, nr. 77), heb ik aangegeven dat de limitering bij Valys een wezenlijk element is. Het is immers noodzakelijk het gebruik van dit vervoer beheersbaar te houden en aan te sluiten bij de mogelijkheden van mensen om het openbaar vervoer te gebruiken. Bovendien is dit een wezenlijk element in de aanbesteding van het bovenregionaal vervoer. Het laten vervallen hiervan betekent opnieuw aanbesteden.

De minister van Verkeer & Waterstaat heeft op 23 november 2004 het *stappenplan* over de voortgang van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer aan de Kamer verzonden. Tijdens de behandeling van de V&W-begroting 2005 op 23 november 2004 is door de leden *Dijksma en Van der Ham* een *amendement* ingediend waarin de begroting van VWS met € 10 miljoen wordt verhoogd vanuit de begrotingsmiddelen van V&W. Oogmerk van het amendement is het nu bestaande maximum aan het aantal te bereizen kilometers met Valys (nu respectievelijk 450 en 900 kilometer per jaar) ongedaan te maken (vergaderjaar 2004–2005, 29 800 A, nr. 10 en 29 800 XVI, nr. 82). Op 16 december heeft uw Kamer dit amendement aangenomen. In paragraaf 4 ga ik nader in op de wijze waarop ik uitvoering zal geven aan het amendement.

3. Evaluatie klanttevredenheid en de werking en effecten van Valys

Uitvoering van de evaluatie

Regioplan heeft het onderzoek uitgevoerd conform de opzet die ik u heb gestuurd, waarbij vanzelfsprekend rekening is gehouden met de opmerkingen die door u naar voren zijn gebracht. De evaluatie is in een tweetal onderzoeksonderdelen onderscheiden. Het gaat daarbij ten eerste om de klanttevredenheid over de dienstverlening van Valys en ten tweede om werking en effecten van Valys.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksmethoden. Om antwoord te krijgen op alle onderzoeksvragen was een brede aanpak vereist, waarbij verschillende informatiebronnen en respondentengroepen zijn geraadpleegd. Zo hebben uitgebreide telefonische interviews plaatsgevonden onder een representatieve groep pashouders (Valys en TraXX). In aanvulling daarop zijn interviews met sleutelfiguren gehouden en gebruiksbestanden van Valys en TraXX en diverse documenten geanalyseerd. In het onderzoek is bijzondere aandacht besteed aan een aantal specifieke groepen pashouders. Het gaat daarbij onder andere om mensen met een gehandicaptenparkeerkaart. Zie mijn antwoord op de Kamervragen van de leden Mosterd en Van Hijum van 30 september 2004 (vergaderjaar 2004–2005, Aanhangsel Handelingen, nr. 97). Ook aan het vervoer van gehandicapte sporters is, in overleg met de Nebas-Nsg, in een aparte vragenlijst expliciet aandacht besteed. Uiteraard is ook steeds gekeken naar de verschillen tussen pashouders met een hoog persoonlijk kilometerbudget (pkb) (900 kilometer per jaar) en pashouders met een standaard pkb (450 kilometer per jaar). Voor inhoudelijke ondersteuning en begeleiding van onderzoek is een

begeleidingsgroep ingesteld. Hierin hadden naast Regioplan, Valys, VWS, V&W en gebruikersorganisaties (CG-Raad, FSB, CSO, Nebas-Nsg) zitting. Allen zijn van begin tot eind intensief betrokken geweest bij de bespreking van concept-stukken en de verschillende rapportagedelen. De gebruikersorganisaties hebben aangegeven positief te staan tegenover de opzet en uitwerking van het onderzoek.

De tijdsplanning voor het gehele onderzoek is heel krap geweest. Uitgangspunt was verzending van het rapport aan de Kamer in december. De dataverzameling door Regioplan heeft daardoor plaatsgevonden in de maanden augustus en september 2004. Het rapport geeft met andere woorden een tussentijds beeld van de eerste 6 maanden van Valys.

Belangrijkste resultaten van de evaluatie Valys

80% van de actieve pashouders is tevreden over de *kwaliteit van de dienstverlening* geboden door Valys. De stiptheid van de rit wordt zowel genoemd als aspect waar men het meest als het minst tevreden over is. Dit geeft het belang aan dat pashouders hieraan hechten. Ook de *kwaliteit van het vervoer* wordt door het overgrote deel (83%) van de pashouders als goed tot uitstekend beoordeeld. Rond de *afhandeling* van binnengekomen *klachten* door Valys, geeft 60% aan de afhandeling voldoende tot goed te vinden. De mate van tevredenheid met de klachtafhandeling wordt sterk bepaald door de wijze van indiening (schriftelijk of telefonisch). Ook de beoordeling van de klacht (gegrond of ongegrond) is van invloed op de uiteindelijke meningsvorming van pashouders. Ondanks de grote tevredenheid over de kwaliteit van de dienstverlening doen de onderzoekers een aantal aanbevelingen die de kwaliteit nog verder kunnen verhogen.

Bij het oordeel over het Valysstelsel zelf komen de onderzoekers tot een minder positief oordeel. De kritiek richt zich met name op de hoogte van de pkb's en mogelijkheden voor toelating tot het verkrijgen van een hoog pkb. Uit het onderzoek komt naar voren dat het eerste half jaar door Valys-pashouders nog weinig met de trein wordt gereisd. 92% van de respondenten met een standaard pkb geeft aan alleen met taxi te kunnen reizen, ongeacht of assistentieverlening en de toegankelijkheid van stations goed geregeld is. Hier valt op dat de antwoorden van de respondenten een ander beeld laat zien dan de cijfers van de NS. De NS rapporteert een forse stijging in de vragen om assistentieverlening sinds 1 april 2004. Het principe dat mensen met een beperking die met het openbaar kunnen reizen een lager kilometerbudget krijgen wordt door het overgrote deel (61%) van de pashouders onderschreven. Het uitgangspunt dat mensen die dat kunnen zo veel mogelijk met het *openbaar vervoer* reizen wordt door een substantieel deel (40%) van de pashouders gedeeld. Een groot deel van de pashouders (78%) geeft aan van Valys *afhankelijk* te zijn voor reizen buiten de regio. Daarnaast geeft een meerderheid (60%) van alle pashouders aan door Valys in staat te worden gesteld om *sociale contacten* te onderhouden.

Een punt dat nadrukkelijk naar voren komt uit het onderzoek is de ontevredenheid over de *hoogte van de pkb's*. Zowel pashouders met een hoog als met een standaard pkb vinden deze in meerderheid te laag. 30% van de budgethouders vindt het budget voldoende, 70% van de respondenten geeft aan dit niet voldoende te vinden. Het merendeel (73%) van de pashouders met een *hoog pkb*, die het budget niet voldoende vindt, denkt een kilometerbudget van meer dan 1200 kilometer nodig te hebben. Tweederde van de pashouders met een *standaard pkb*, die het budget niet voldoende vindt, denkt daarbij aan een budget tussen de 350 en 1200 kilometer. Opvallend is dat ook mensen die (nog) niet gereisd hebben met Valys een hoger pkb denken nodig te hebben.

Een positieve bevinding is dat een groot deel van de pashouders Valys geschikt acht voor hun *persoonlijke situatie* (62%). Eenzelfde deel van de pashouders beveelt Valys ook aan bij anderen.

Uit de vergelijking tussen TraXX en Valys komt naar voren dat voormalig TraXX-pashouders meer moeite hebben met de limitering van de taxi-kilometers dan pashouders die voorheen geen TraXX-pas hadden.

4. Reactie op resultaten evaluatie Valys

Net als de Kamer onderschrijf ik het belang van deze evaluatie. Ik heb dienaangaande aangegeven het van groot belang te achten dat eventueel onbedoelde effecten van het systeem worden gesignaleerd en waar mogelijk worden verholpen. Deze aanpassingen moeten in mijn optiek passen binnen de mogelijkheden van het Valys-systeem en het contract zoals dat is aanbesteed. In deze paragraaf ga ik in op welke maatregelen ik op basis van de evaluatie wil treffen om de werking van het systeem te verbeteren en de klanttevredenheid te verhogen. Daarbij komt tevens het amendement Dijkstra/Van der Ham aan de orde.

a. Kwaliteit van de dienstverlening

De resultaten uit het onderzoek laten voor de klanttevredenheid over de omvang en kwaliteit van dienstverlening door Valys een positief beeld zien. Dit stemt mij tot tevredenheid, door Transvision is in een hele korte tijd een kwalitatief goed product neergezet. Dat is echter zeker géén reden om achterover te gaan zitten. De aanbevelingen die worden voorgesteld, acht ik dan ook van grote waarde om de kwaliteit van dienstverlening verder te optimaliseren. De aanbevelingen uit het rapport met betrekking tot kwaliteit van dienstverlening zal ik dan ook zeker overnemen. Deze zullen het komende jaar in gezamenlijk overleg met Transvision en gebruikersorganisaties nader worden uitgewerkt.

b. Principe van de pkb's

Bij het bovenregionale vervoerssysteem zoals nu uitgevoerd wordt onder de naam Valys is de limitering een wezenlijk element. Het is noodzakelijk het gebruik van dit vervoer beheersbaar te maken en aan te sluiten bij de mogelijkheden van mensen om het openbaar vervoer te gebruiken. Uw Kamer heeft na ampel beraad met dit systeem ingestemd. Ook de voorzieningenrechter heeft begin juli 2004 in uitspraak bij kort geding geoordeeld dat een dergelijke regulering niet strijdig is met grondrechten of internationale verdragsbepalingen.

In het evaluatierapport is over dit wezenlijke element van het Valys-systeem een aantal vragen gesteld. De meningen van de pashouders op dit punt laten een wisselend beeld zien. Uit het rapport komt naar voren dat de helft van de pashouders een limitering redelijk acht. Het merendeel van de pashouders (60%) kan zich vinden in de gedachte dat mensen die met het OV kunnen reizen een lager pkb krijgen. Met het loslaten van de limitering zou deze groep -die met het OV kan reizen- niet geremd worden in het gebruik van de taxi. Dit is mijn inziens een verkeerde prikkel. Bovendien zou met het loslaten van de limitering een verkeerd signaal worden afgegeven. Mensen met een beperking zouden dan niet gestimuleerd worden om met het OV te reizen. Bovendien ontstaat wederom een onbeheersbaar systeem (open-einde) waarin iedereen onbeperkt met de taxi zal willen reizen.

De mening over het principe van het stellen van een maximum kan echter niet volledig los worden gezien van de huidige hoogte van de pkb's. Het merendeel van de pashouders vindt hun kilometerbudget namelijk niet voldoende. Ik ben voornemens hier iets aan te doen. Onder punt d informeer ik u hier nader over.

In mijn brief aan de Tweede Kamer van 14 december 2004 heb ik het amendement ontraden. De inhoud van het amendement stemt immers niet overeen met de beleidslijn van het Kabinet inzake het bovenregionale vervoer. Bij het bovenregionale vervoerssysteem zoals nu uitgevoerd wordt onder naam Valys, is de limitering een wezenlijk element. Het was immers noodzakelijk het gebruik van dit vervoer beheersbaar te maken en aan te sluiten bij de mogelijkheden van mensen om het openbaar vervoer te gebruiken. De Kamer heeft met dit systeem ingestemd en op basis daarvan zijn meerjarige contracten aangegaan.

Het ongedaan maken van het maximum aan het aantal te bereizen kilometers in de Valys-regeling zou een «open einde»systeem introduceren en voor een dergelijk systeem zou een nieuwe aanbesteding gestart moet worden. Dit leidt onvermijdelijk tot extra kosten (schadevergoeding) en tijdverlies. Een nieuwe aanbesteding vergt zeker een half jaar nog afgezien van de tijd om een nieuw systeem op te zetten en te introduceren. Ter vergelijking de aanbestedingsprocedure, inclusief het opzetten van Valys heeft in totaal 16 maanden in beslag genomen.

Met het amendement wordt beoogd de limitering in het systeem op te heffen. Ik heb aan de Landsadvocaat gevraagd in hoeverre dit aanbestedingstechnisch mogelijk is. Op basis van het advies van de Landsadvocaat kom ik tot de conclusie dat het geheel loslaten van de limitering binnen het huidige contract *juridisch* niet mogelijk is. Ik heb derhalve gezocht naar mogelijkheden om binnen het huidige contract optimaal tegemoet te komen aan de geest van het amendement.

Naast het *budgettaire* aspect van een open-eind speelt ook de budgettaire onzekerheid of de middelen ook structureel van karakter zijn. De tekst van het amendement laat ruimte aan de opvatting, dat het hier slechts om een éénmalige (alleen voor 2005) toevoeging van extra middelen zou gaan.

Vanuit *principiële* overwegingen acht ik het verder niet gewenst om de limitering op te heffen voor pashouders met een standaard pkb, die in staat zijn met het OV te reizen of over een vervoersalternatief beschikken. Ik meen het beste tegemoet te komen aan het amendement, door met de aanvullende financiële middelen de hoogte van de pkb's zodanig vast te stellen dat de facto – gelet op de reisbehoefte zoals aangegeven in de evaluatie – voor de pashouders met een hoog pkb de limitering géén beperking betekent.

c. Gebruik van het openbaar vervoer

Ik ben mij bewust van de impact die Valys voor de intensieve gebruikers van het voormalige TraXX heeft. De doelstelling achter mijn beleid betekent voor mensen met een beperking een omslag van onbeperkt taxi-vervoer naar meer gebruik van het OV. De resultaten van het onderzoek dienen te worden gezien in het besef dat Valys nog maar recent bestaat. Men komt vanuit een situatie waarin men onbeperkt met de taxi kon reizen. Vrijwel iedereen reist liever in een taxi van deur tot deur dan gebruik te maken van het OV. De gewenste omslag is niet van de één op de andere dag gerealiseerd.

Veruit het grootste deel (92%) van de respondenten (met een standaard pkb) zegt alleen met de taxi te kunnen reizen. Belangrijkste reden is dat ze, naar eigen oordeel, door hun gezondheid of beperking niet met de trein kunnen reizen. Opmerkelijk is in dit verband dat de antwoorden van de respondenten een ander beeld laten zien dan de substantiële stijging in de assistentieverlening NS sinds 1 april 2004.

Eveneens komt naar voren dat pashouders zich nauwelijks gestimuleerd voelen om met het OV te reizen. Argonaut Advies bevestigt, dat alle pashouders met een standaard pkb in staat zouden moeten zijn om met de trein te reizen. Indien men dat alternatief niet heeft, kan immers een

hoog pkb worden aangevraagd. De constatering dat mensen zich niet in staat achten om met het OV te reizen en zich daardoor ook niet gestimuleerd voelen, zegt meer over waartoe mensen zich in staat achten (perceptie) dan waartoe het systeem hen daadwerkelijk stimuleert.

Ik zie voor 2005 dan ook een belangrijke taak weggelegd om dat beeld bij mensen met een beperking zodanig om te vormen, dat zij meer gebruik gaan maken van het OV. In 2005 zal vanuit VWS en Valys (in samenwerking met de gebruikersorganisaties), nadrukkelijk geïnvesteerd worden om aanvullend op de huidige (communicatie)activiteiten, de pashouders met een standaard pkb te informeren over de mogelijkheden voor gebruik van het OV.

Wijziging: Gratis begeleider in de Valys-taxi voor iedereen, zowel hoog als laag pkb

Veel pashouders geven aan nog géén gebruik te maken van het OV. Om het gebruik van het OV te stimuleren wil ik voortaan toestaan, dat iedere Valys-pashouder één gratis begeleider mag meenemen in de taxi. In de huidige situatie was het zo dat alleen mensen met een hoog pkb en alle pashouders met een OV-begeleiderskaart gratis een begeleider mee konden nemen in de Valys-taxi. Uit het onderzoek komt naar voren dat voor ongeveer een kwart van de pashouders deze wijziging naar verwachting zal bijdragen aan het frequenter gebruik maken van de trein. De gedachte hierachter is dat een gratis begeleider in de taxi, het reizen per trein laagdrempeliger maakt. Men kan dan immers altijd iemand meenemen ter ondersteuning. Bovendien wordt hiermee ook een belangrijk financieel knelpunt voor pashouders opgelost. Voor veel pashouders bleek het immers te duur om een begeleider in de Valys-taxi mee te nemen.

d. Hoogte van de pkb's

Zoals reeds eerder in deze brief naar voren gekomen, geven de meeste respondenten met een hoog pkb aan, aanzienlijk meer kilometers te wensen dan het vastgestelde aantal van 900 taxikilometers per jaar. 73% van de pashouders met een hoog pkb, die het budget niet voldoende vinden, denken aan een kilometerbudget van meer dan 1200 wel voldoende te hebben. Ook de respondenten met een standaard pkb hebben aangegeven meer kilometers wenselijk te vinden. Tweederde van hen denkt aan een budget tussen de 350 en 1200 kilometer. Regioplan beveelt op basis van het onderzoek aan om vooral voor mensen met een hoog pkb, de kilometerbudgetten omhoog bij te stellen. De wens van pashouders voor hogere pkb's dient echter in een historisch perspectief te worden geplaatst. Uit de gegevens van TraXX over 2003 kwam naar voren, dat meer dan 60% van de actieve pashouders minder dan 600 kilometers per jaar reisde. Ik leid hier uit af dat een groot deel van de pashouders aangeeft meer taxikilometers te wensen dan men daadwerkelijk zal gebruiken. Dit beeld wordt nog eens bevestigd door het aantal pashouders dat tot 1 december 2004 met Valys heeft gereisd (zie tabel 1). Het percentage actieve pashouders (minimaal 1x gereisd) is nog laag. Bovendien is slechts een klein deel van de actieve pashouders ook daadwerkelijk door hun pkb's heen. Bij pashouders met een hoog pkb ligt het percentage actieven aanzienlijk hoger. Het ligt derhalve in de rede om deze groep een hoger aantal taxikilometers te geven. Ik ben dan ook ontvankelijk voor het argument, dat pashouders met een hoog pkb meestal géén ander vervoeralternatief hebben en ben voornemens het aantal beschikbare taxikilometers voor 2005 voor deze groep aanzienlijk te vergroten.

Tabel 1: Gegevens Valys per 1 december 2004

Totaal aantal pashouders	40 081
Totaal aantal hoog pkb-pashouders	1 398
Totaal aantal standaard pkb-pashouders	38 683
Totaal aantal actieve hoog pkb-pashouders	1 139
Totaal aantal actieve standaard pkb-pashouders	18 839
Totaal aantal hoog pkb-pashouders dat door hun pkb heen is	29
Totaal aantal standaard pkb-pashouders dat door hun pkb heen is	2 622
Totaal aantal aanvragen voor indicatie hoog pkb	12 445
Totaal aantal afgehandelde aanvragen voor indicatie hoog pkb	9 669

Wijziging: Wijzigen van de verhouding standaard:hoog pkb van 1:2 in 1:3

Ongeveer 70% van zowel de pashouders met een hoog pkb als met een standaard pkb, geeft in het evaluatie-onderzoek aan de huidige pkb's niet voldoende te vinden. Pashouders met een hoog pkb (95%) geven aan alleen met de Valys-taxi te kunnen reizen voor bovenregionale ritten. Zij hebben met andere woorden géén vervoeralternatief. Voor pashouders met een standaard pkb geldt dat zij ook gebruik kunnen maken van het OV of beschikken over een vervoeralternatief. Voor hen is goed te verdedigen dat zij beschikken over andere alternatieven bij bovenregionale ritten. Door het wijzigen van de verhouding 1:2 in 1:3, wordt beter tegemoet gekomen aan het uitgangspunt dat mensen met een hoog pkb géén ander vervoersalternatief hebben en afhankelijk zijn van taxivervoer. Er is slechts een beperkte marge waarbinnen wijzigingen in het lopend contract kunnen worden aangebracht. Bij iedere verandering moet derhalve beoordeeld worden of al dan niet sprake is van een wezenlijke wijziging, dat wil zeggen een wijziging die de kring van potentiële aanbieders verandert of die gevolgen heeft voor de onderlinge vergelijkbaarheid van (reeds) verkregen aanbiedingen. Ik heb laten uitzoeken of een wijziging in de verhouding standaard en hoog pkb géén wezenlijke wijziging is. De Minister heeft eerder in het debat van 11 maart 2004 en bij brief (vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XVI, nr. 207) aangegeven dat de verhouding 1:2 in die fase niet losgelaten kon worden. Op basis van de nu bekende reisgegevens is inmiddels wel een gerechtvaardigde grond ontstaan om tot een dergelijke aanpassing over te gaan. De resultaten uit het evaluatie-onderzoek en de inmiddels bekende reisgegevens van Valys zijn hiervoor de aanleiding. Bovendien is het van belang dat de aanpassing van de verhouding tussen de pkb's, de uitvoerder van Valys (Transvision), niet in een voordeliger positie brengt ten opzichte van de overige inschrijvers bij de aanbesteding.

Wijziging: Vaststelling van de hoogte van de pkb's voor 2005 op 750:2250

Bij de vaststelling van de hoogte van de pkb's voor 2005 heb ik rekening gehouden met een aantal variabelen: het percentage niet-gebruik, het tarief van Transvision, het beschikbare financiële budget (inclusief meerwerk) en de gebruiksgegevens over 2004. Op basis van de cijfers 2004 over het niet-gebruik en het aantal mensen met een hoog pkb zie ik ruimte om de kilometerbudgetten voor 2005 te verhogen.

Als gevolg van het amendement Dijkema/Van der Ham is deze ruimte nog belangrijk toegenomen door het aanvullend budget van € 10 miljoen. Gelet op het voorstel om de verhouding standaard pkb:hoog pkb te wijzigen van 1:2 in 1:3 kom ik tot een kilometerbudget van 750 voor de mensen met een standaard pkb en 2250 voor de mensen met een hoog pkb.

Met deze wijziging kom ik in belangrijke mate tegemoet aan de behoefte van pashouders met een hoog pkb. Ik meen daarmee ook te handelen in

de geest van het aangenomen amendement. Het is daarmee een duidelijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Het zal bij deze groep de belangrijkste negatieve effecten rond het minder kunnen reizen en de extra reiskosten wegnemen. Bovendien wordt met dit aantal kilometers meer recht gedaan aan het feit, dat zij meestal géén ander vervoer-alternatief bezitten. Voor pashouders met een standaard pkb blijft het uitgangspunt gelden dat zij zoveel mogelijk gebruik dienen te maken van de mogelijkheden van het OV. Hun pkb voor 2005 is daarop afgestemd en is daarnaast nog fors verhoogd.

e. Toelating tot hoog pkb

Tot 1 december heeft Argonaut Advies 12 445 aanvragen voor een hoog pkb ontvangen (zie tabel 1). Zoals u bekend is, was er sprake van achterstanden in de verwerking van de indicatie-aanvragen. Deze waren enerzijds te wijten aan het feit dat de administratieve capaciteit niet was berekend op zoveel aanvragen in zo'n kort tijdsbestek en anderzijds aan het ontbreken van medische gegevens bij veel aanvragen. Veel pashouders bleken namelijk niet in staat om een compleet dossier in te zenden. Dit stuwmeer is met extra inzet van personeel en ondersteunende faciliteiten daadkrachtig weggewerkt. Zo wordt sinds enige tijd aan aanvragers de mogelijkheid geboden om persoonlijk op een spreekuur te verschijnen bij een van de kantoren van Argonaut Advies.

Op dit moment zijn de achterstanden bij Argonaut grotendeels wegge- werkt. Op 31 december 2004 zullen alle aanvragen (ongeveer 11 000) zijn afgehandeld die voor 30 oktober 2004 zijn ingediend. De resterende aanvragen zijn ofwel later ingediend dan 30 oktober 2004 ofwel er zijn problemen rondom de eigen betalingen van de € 25,- voor de indicatie- stelling. Ondanks de aanlopperikelen mag geconcludeerd worden dat door Argonaut Advies in relatief korte tijd, een groot aantal aanvragen op een zorgvuldige, objectieve en professionele wijze is geïndiceerd. Daarbij zijn veel aanvragers ook daadwerkelijk in persoon gezien.

Regioplan constateert in haar onderzoek dat een aantal groepen pashou- ders mogelijk onbedoelde effecten ondervinden door de huidige wijze van indicatiestelling. Zij doet in haar onderzoek de aanbeveling om de medisch/ergonomische criteria die gehanteerd worden voor het hoog pkb opnieuw te bezien. Op die wijze kan voor bepaalde groepen de toegang tot het hoog pkb worden verruimd. Vooral personen met een GPK-passagierskaart zouden niet op voorhand uitgesloten moeten worden voor een indicatie. Deze aanbeveling neem ik graag over. Voor de overige groepen zijn op basis van het onderzoek geen aanwijsbare gronden gevonden die een verdere verruiming van de toegang tot het hoog pkb rechtvaardigen.

Wijziging: GPK-passagierskaart toelaten tot indicatie hoog pkb

De resultaten en aanbeveling uit het evaluatierapport laten zien dat naar huidig inzicht niet afdoende het standpunt verdedigd kan worden dat mensen met een passagierskaart per definitie beschikken over een volwaardig vervoeralternatief. Meerdere mensen uit deze groep blijken (veel sterker dan waarvan aanvankelijk was uitgegaan) afhankelijk van anderen buiten het eigen huishouden die hen moeten rijden. Dientenge- volge worden zij door de uitsluiting voor het hoge pkb in ernstige mate beperkt in hun mobiliteitsmogelijkheden. Ik verwacht hiermee een deel van de potentiële doelgroep voor een hoog pkb (afhankelijke zwaar gehandicapten) alsnog toegang te kunnen geven voor een indicatie hoog pkb. Voor de goede orde. De toelatingsprocedure voor pashouders met een bestuurderskaart blijft ongewijzigd. Ten aanzien van deze groep kan goed verdedigd worden dat zij een reëel vervoersalternatief hebben. Zij

beschikken veel vaker over een eigen vervoermiddel. Zij blijven alleen in aanmerking komen voor een standaard pkb. Pashouders die reeds eerder afgewezen zijn voor een hoog pkb omdat ze een passagierskaart bezaten, hoeven niet opnieuw de financiële bijdrage van € 25,- te betalen.

5. Invoering van de maatregelen

Uiteraard sta ik bij het oplossen van onbedoelde effecten en wensen van de Kamer en mensen met een beperking, zoals die uit de evaluatie naar voren komen, ook voor dilemma's. Mijn uitgangspunt is om binnen het beschikbare financiële kader en de uitgangspunten van het Valys-systeem te komen tot het oplossen van de belangrijkste knelpunten. In paragraaf 4 heb ik daartoe een aantal voorstellen gedaan, te weten:

- gratis begeleider in de Valys-taxi voor iedereen, zowel hoog als standaard pkb;
- GPK-passagierskaart toelaten tot indicatie hoog pkb;
- wijzigen van de verhouding standaard:hoog pkb van 1:2 in 1:3;
- vaststelling van de hoogte van de pkb's voor 2005 op 750:2250 kilometer.

Voor de invoering van de genoemde maatregelen is een goede communicatie en een zorgvuldige voorbereiding van groot belang. Zo moeten de pashouders goed geïnformeerd worden over de op handen zijnde verbeteringen. Ook bij Transvision en Argonaut vergen de maatregelen enige administratieve voorbereiding. Om dit proces goed te laten verlopen wil ik bovengenoemde wijzigingen *per 1 maart 2005* in laten gaan.

Het is van belang dat alle pashouders medio december ingelicht worden over de hoogte van de kilometerbudgetten voor 2005. Dit zal door middel van een brief vanuit Valys gebeuren. Aangezien ik de voorgestelde kilometerbudgetten nog niet per 1 januari aanstaande wil laten ingaan, zal ik voorlopig de pkb's voor 2005 vaststellen op 450:900. Dit is hetzelfde aantal als voor 2004. Pashouders kunnen met andere woorden gewoon hun reizen met Valys blijven maken in 2005. In februari 2005 zullen de pashouders nader geïnformeerd worden over de wijzigingen per 1 maart 2005.

6. Gehandicapte sporters

Ik ben voornemens om, buiten Valys om, een adequatere vervoersvoorziening voor gehandicapte sporters te creëren. Bij de inwerkingtreding van Valys is in overleg met NebasNsg een speciale meereisregeling voor sporters afgesproken. De managementdata en resultaten uit het evaluatierapport van Valys laten zien, dat tot op heden nauwelijks gebruik wordt gemaakt van deze speciale regeling. Regioplan geeft als aanbeveling om de huidige regeling aan te passen voor teamsporters en er meer bekendheid aan te geven.

Ik zal op korte termijn met NebasNsg bespreken op welke wijze deze aanbeveling kan worden gerealiseerd. Hierover zal ik u in de Sportnota (voorjaar 2005) nader berichten.

7. Ten slotte

Ik ben met deze set van wijzigingen, binnen de mogelijkheden die het Valys-systeem biedt en binnen het afgesloten contract met Transvision, zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de geest van het amendement Dijkma/Van der Ham en de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het evaluatie-onderzoek.

Het Kabinet wil in het kader van het inclusieve beleid voor kwetsbare groepen het aantal specifieke regelingen terugdringen ten gunste van het algemene voorzieningenniveau. Dat betekent in de ogen van het Kabinet

dat de beschikbare middelen beter gebruikt kunnen worden om de zwakke schakels in de verplaatsingsketen van het bovenregionale gehandicaptenvervoer aan te pakken. Als deze middelen gebruikt worden om hier concrete verbeteringen te realiseren dan heeft dat een veel positiever en structureler effect dan alle mensen met een beperking onbeperkt taxi- vervoer te bieden. Gezamenlijk met de Minister van V&W zal ik de komende jaren blijven werken om de mogelijkheden van gehandicapten om met het OV te reizen verder te optimaliseren. Voor de komende periode meen ik met het Valys-systeem en de in de brief geschetste wijzigen, tegemoet te komen aan de problemen rond de toegankelijkheid die zich nu nog voordoen.

Ik vertrouw erop dat u het Valys-systeem de kans zal geven om zichzelf te bewijzen.

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