

Vergaderjaar 2010–2011

**25 847**

## **Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten**

**Nr. 96**

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

Vastgesteld 14 juni 2011

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>2</sup> hebben op 19 mei 2011 overleg gevoerd met staatssecretaris Veldhuijzen van Zanten-Hyllner van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief d.d. 18 mei 2010 van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport met antwoorden op vragen van de vaste commissie voor VWS inzake stand van zaken Valysvervoer (25 847, nr. 88);**
- **de brief d.d. 3 februari 2011 van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over de stand van zaken Valys en doelgroepenvervoer (25 847, nr. 89);**
- **de brief d.d. 18 april 2011 van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over de kwaliteit van Valysvervoer (25 847, nr. 90);**
- **de brief d.d. 27 april 2011 van de minister van Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van het Algemeen Overleg Contractvervoer/Valys/Doelgroepenvervoer op 28 april (2011Z08965).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder-Hazelhoff

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

**Voorzitter: Leijten**  
**Griffier: Sjerp**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Venrooy-van Ark, Uitslag, Klijnsma, Voortman, De Mos en Leijten,

en staatssecretaris Veldhuijzen van Zanten-Hyllner van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris, de minister, mijn collega-Kamerleden en het publiek van harte welkom. We hebben een spreektijd afgesproken van vijf minuten, die niet geheel gebruikt hoeft te worden.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): Voorzitter. Eind 2010 waren er meer dan 300 000 Valys-pashouders. We spreken vandaag dus over een voorziening die voor veel mensen van belang is. Valys is een voorziening voor sociaalrecreatief vervoer, wat van groot belang is voor mensen die anders niet zouden kunnen reizen. De VVD-fractie is blij met de stijgende lijn die de klanttevredenheid en stiptheid laten zien. Wij begrijpen dat de regering hieraan veel waarde hecht en daarom kiest voor verlenging van het contract met een jaar. Echter, het is niet een en al feestvreugde als het gaat om het doelgroepenvervoer, waarbij wij in dit AO vooral kijken naar Valys. Immers, ook al is op een aantal aspecten sprake van een stijgende lijn, op andere onderdelen hebben wij nog altijd zorgen. Het opleidingsniveau van de chauffeurs blijft consequent achter bij de taakstelling. Kan de staatssecretaris al een terugblik geven op het eerste kwartaal? Wat was de stand van zaken op 31 maart 2011? Als het percentage van 90 nog niet is gehaald, welke stappen worden er dan ondernomen? Hoe wordt het streefpercentage van 100 bereikt, mede gezien de voorgenomen verlenging?

Het is ons opgevallen dat het aantal Valys-pashouders een consequente stijging laat zien. In de brief van 18 april geeft de staatssecretaris echter aan dat het aantal inactieve pashouders is toegenomen tot 51% van het totale aantal pashouders. Dat vindt de VVD-fractie een fors aantal. Kan de staatssecretaris dit percentage duiden? Is er ook iets te zeggen over de verdeling tussen het aantal actieve en inactieve pashouders met een regulier persoonlijk kilometerbudget (pkb) en een hoog pkb? Het is de VVD-fractie een doorn in het oog dat er ondanks de maatwerkregeling nog altijd mensen zijn die vanwege het veiligheidsargument niet vervoerd worden door Connexxion. Wij begrijpen best dat liggend vervoerd worden het lastig maakt om gordels om te doen, maar als mensen een voorziening voor bovenregionaal vervoer hebben, moet een middel worden gevonden om dit te doen. Anders worden deze mensen gevangenen in hun eigen huis. Ik heb hier al eerder schriftelijke vragen over gesteld, mede naar aanleiding van een uitzending van de ombudsman. Daarop antwoordde de staatssecretaris dat in het kader van de maatwerkregeling voor een aantal mensen een oplossing is gevonden, maar voor twee mensen helaas niet. Voor de VVD-fractie moet dit een puntkomma worden, want onze vraag is hoe die mensen dan wel vervoerd worden. Ze hebben geen beschikking gekregen om met een bus van Connexxion vervoerd te worden, ze hebben een beschikking gekregen voor bovenregionaal vervoer. Waarom huurt Connexxion geen alternatief vervoermiddel in om deze mensen wel van A naar B te krijgen? Natuurlijk staat veiligheid voorop, maar veiligheid mag geen argument zijn om lastige situaties kallt te stellen. Ook Stichting De Ombudsman is hierover met de staatssecretaris het gesprek aangegaan. Hoe staat het met de algemene toegankelijkheid – laten we het zo maar noemen – van het doelgroepenvervoer voor de algemeen geldende hulpmiddelen? Het is

eigenlijk bizar dat er in Zuid-Europa bussen rondrijden die toegankelijk zijn voor scootmobielen, en dat wij hier in Nederland mensen van de scootmobiel af laten stappen en via de trap de bus in laten gaan, omdat het een transportingang is waar een hulpmiddel in gaat. Hoe gaat de staatssecretaris hiermee om en hoe gaat ze Connexxion aansturen, zodat de verlenging van het contract met een extra jaar geen reden is om achterover te leunen?

Hoewel uit de cijfers van het onderzoek van de ministeries blijkt dat het aantal klachten gering is, bereiken ons ook signalen van gebruikers van Valys-vervoer met klachten. Een element haal ik daaruit. Een mijnheer gaf aan dat het nummer dat moet worden gebeld om een rit te bestellen een duur 0900-nummer is. Als dat het geval is, is het dan mogelijk om hieraan wat te doen bij het maken van afspraken met Connexxion? De VVD-fractie vindt dat mensen wijzigingen makkelijk moeten kunnen doorgeven. Ook de minister van Infrastructuur en Milieu is vandaag aanwezig. Kan zij aangeven hoe het staat met de ambitie om al het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor mensen met een beperking? Is dit een ambitie waarvoor ook een tijdpad is te geven? Wij beseffen dat dit waarschijnlijk geen kwestie is van een kortetermijnperspectief. Als we al debatteren over het vastzetten van rolstoelen in een rolstoelbus, zal dit voor een trein of een metrotoestel wel helemaal een groot issue zijn. Toch zouden we graag de visie van het kabinet hierop vernemen. Met het systeem dat we in Nederland hebben, timmeren we best goed aan de weg. Dat mag ook wel eens gezegd worden. De VVD-fractie wil graag de punten op de i: veilig vervoer, maar in ieder geval vervoer. Zij wil ook inspraak door gebruikers en een correcte behandeling van de reizigers, want daarvoor doen we het immers. Mensen met een beperking moeten op een gelijkwaardige wijze kunnen deelnemen aan de samenleving.

**De voorzitter:** Als voorzitter is het misschien een beetje raar, maar ik heb nog een vraag aan u. U zegt heel veel over Valys, over problemen die er zijn bij het opleidingsniveau, klachtenregeling en een duur nummer. Vindt u eigenlijk dat we moeten doorgaan met het contract bij Connexxion?

**Mevrouw Venrooy-van Ark (VVD):** Diverse fracties hebben hierover schriftelijke vragen gesteld. Ik heb de afweging van de regering gezien dat de klanttevredenheid het zwaarst weegt, en dat daarin een stijgende lijn zit. Ik kan dat delen. Er moet wel verbetering op die punten plaatsvinden, maar wij zien ook wel dat het een groot risico is om nu aan te besteden, omdat je de klanttevredenheid daarmee mogelijk ook in gevaar brengt.

**Mevrouw Klijnsma (PvdA):** Ik heb gelezen dat er heel veel inactieve pashouders zijn. Verder heb ik een aantal mensen gesproken die wel recht hebben op vervoer, maar er zulke verdrietige ervaringen mee hebben dat ze daarvan afzien en proberen op een andere manier vervoerd te worden. Moeten we daarin meer inzicht krijgen? Het is namelijk een erg hoog percentage.

**Mevrouw Venrooy-van Ark (VVD):** Ik ben dat van harte met mevrouw Klijnsma eens, want dat percentage viel mij ook op. Ik heb gevraagd of de staatssecretaris dit kan duiden, want ik begrijp ook niet helemaal waar het vandaan komt. Vragen mensen het vervoer aan om het achter de hand te hebben, of is dit iets waarvan ze gebruik hebben gemaakt en was het eens maar nooit weer?

**Mevrouw Uitslag (CDA):** Voorzitter. Kwalitatief hoogwaardig contractvervoer is van belang, gezien de kwetsbare doelgroepen waarvoor deze voorzieningen essentieel zijn om volwaardig te kunnen meedoen in de samenleving. Het is belangrijk dat mensen mee kunnen doen. In dat geval is het fantastisch dat we zo'n regeling hebben. Mijn fractie wil

benadrukken dat inderdaad enorme stappen zijn gemaakt. Maar de klachten zijn er nog wel. Als je Omroep MAX mag geloven, zijn de klachten nog behoorlijk. Je zult maar in een busje zitten en nodig moeten plassen, terwijl je denkt dat je nog een half uurtje onderweg bent, terwijl dat anderhalf uur blijkt te zijn. Dat zijn natuurlijk vreselijke persoonlijke drama's. Je kunt zeggen dat dit iets heel kleins is, maar voor die mensen is dat heel erg groot. Dat mogen we nooit vergeten. Toch schrijft de staatssecretaris dat de kwaliteit van de uitvoering van Valys in de afgelopen periode stabiel en hoog is gebleven. Dat is natuurlijk in grote lijnen een goed en mooi verhaal. Het is voor de staatssecretaris aanleiding om hetzelfde contract met Connexxion met een jaar te verlengen. Hoe kunnen we blijven zorgen dat de kwaliteit wordt gewaarborgd, juist omdat Valys met onderaannemers werkt? Er moet voor worden gezorgd dat ook de onderaannemers aan de kwaliteitseisen voldoen.

De klachtenregeling uit 2007/2008 is opgedroogd. Is dat ook de ervaring van de staatssecretaris? De CG-Raad is in ieder geval verheugd over de huidige stand van zaken. De klanten zijn over het algemeen tevreden. De CG-Raad krijgt nog steeds minder klachten over Valys binnen. Het blijft natuurlijk een vorm van ov-voorziening, wat op zichzelf enige wachttijd en een zekere inflexibiliteit met zich brengt. Dat moeten we ons wel realiseren. Waarmee zou het maatwerk in het bovenregionaal vervoer verbeterd kunnen worden? Onder welke voorwaarden is het mogelijk om onder handhaving van de bereikte kwaliteit het bovenregionaal taxivervoer meer integraal maatwerk te kunnen laten leveren? Is het een idee, de verantwoordelijkheid te decentraliseren richting de provincie? De provincie heeft immers mobiliteit in haar portefeuille. Kunnen de bewindslieden eens onderzoek laten doen naar de voordelen daarvan? Recentelijk is in de media een klacht aan de orde geweest van een gehandicapte die vanwege veiligheidsregels niet kon worden vervoerd door Connexxion. Het taxivervoer is natuurlijk geen ambulancevervoer, en in die zin zijn er grenzen. Wat mij wel verbaast, is dat de regionale vervoerders wel voor veiligheidsregels kunnen zorgen. Moeten er overigens geen veiligheidseisen aan rolstoelen worden gesteld? Hoe zorgen de bewindslieden ervoor dat de aandacht geconcentreerd blijft op de kwaliteit van het gedecentraliseerd doelgroepenvervoer? Juist ook bij het leerlingenvervoer en het regionaal Wmo-vervoer zijn nog de nodige verbeteringen te behalen. Het is belangrijk dat de doelgroepen zelf betrokken blijven bij de kwaliteit en de invulling van het vervoer. Daarvoor is een goede ondersteuning nodig. De staatssecretaris meldt dat zij met de VNG inventariseert wat de toekomstige aandachtspunten zijn. Spreekt zij in dat kader ook met de belangenbehartigers van de doelgroepen? Ons voorstel zou zijn: provinciaal niveau.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Voorzitter. Ik kan opgewekt zeggen dat er behoorlijk wat verbeterd is in de kwaliteit van het vervoer, en dat de eerste resultaten voorzichtig positief zijn. Maar er zijn natuurlijk altijd «dikke maren». Het allermooiste zou zijn dat ons openbaar vervoer volledig toegankelijk zou zijn voor iedereen. Ik weet dat dat heel ingewikkeld is, maar het is wel het streven dat we altijd hoog in het vaandel moeten houden. In het regeerakkoord staat het mooie voornemen: er komen snellere aanpassingen van stations en treinen om de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een beperking te verbeteren. Wat is het tijdspad? We wachten er namelijk al een hele tijd op. Het is erg belangrijk dat onze stations verder worden verbeterd. Als je nu op sommige stations komt, is dat best een ramp voor mensen met een beperking, omdat die stations helemaal op de schop worden genomen.

Het bovenregionaal vervoer is eigenlijk best goed geregeld, maar het Wmo-vervoer vertoont nog steeds allerlei mankementen. De FNV wil graag dat handboeken voor aanbestedende gemeentelijke overheden verplicht worden. Ik kan me daar best iets bij voorstellen.

Wanneer krijg je wel of niet een vervoersindicatie? Het zou fijn zijn als die indicatiestelling wat meer geïntegreerd zou kunnen worden. Als iemand een beperking heeft en hij moet voor allerlei zaken iedere keer opnieuw worden gekeurd, dan krijg je daar wel een beetje een sik van.

Het vervoer van en naar de AWBZ-dagbesteding wordt overgeheveld naar de gemeenten. Op zichzelf zijn wij het daarmee eens, maar we willen wel nog eens het signaal afgeven dat we niet al het ov voor mensen met beperkingen doorgedecentraliseerd willen zien naar het gemeentelijke niveau. Verder willen we graag een vinger aan de pols houden bij deze operatie.

Verder wil ik nog aandacht besteden aan het vastzetten van de rolstoelen in de taxi's. Je blijkt daarvoor vrij eenvoudig aanpassingen aan nieuwe rolstoelen te kunnen doorvoeren. Doe dat gewoon, zou ik willen zeggen, want het is toch een tikje slordig als er een rolstoel zomaar door de bus heengaat. Zeker voor nieuwe rolstoelen moet dat een fluitje van een cent zijn.

Men wil heel graag dat de inspraak in het leerlingenvervoer wettelijk wordt geregeld. Ook ik wil dat pleidooi ondersteunen.

Last but not least: er is een heel goed project Grip op vervoer, een gezamenlijk project van iedereen die ertoe doet. Ik heb begrepen dat men er op het departement over nadenkt om dat project niet verder van middelen te voorzien. Ik hoop dat dit niet het geval is.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Voorzitter. Voor GroenLinks is het belangrijk dat mensen met een beperking de mogelijkheid hebben om volwaardig mee te doen met de samenleving, om onder de mensen te komen. Mobiliteit speelt hierin natuurlijk een belangrijke rol. Helaas kunnen mensen met een beperking vaak niet, of niet gemakkelijk met het openbaar vervoer reizen. Zolang het ov niet goed toegankelijk is voor mensen met een beperking wil GroenLinks dat zij tegen trein- en busprijzen gebruik kunnen maken van de taxi, en dat het alternatief vervoer goed geregeld is.

De afgelopen jaren ondervonden mensen helaas veel problemen met het doelgroepenvervoer. Het vorige kabinet nam zijn verantwoordelijkheid, en nam ook maatregelen ter verbetering. Deze maatregelen lijken nu langzaam hun vruchten af te werpen. In 2010 is het klanttevredenheids-cijfer van Valys gestegen naar 8,6, een mooi cijfer. Maar dat is geen reden om te denken dat we er nu zijn; we zijn er echt nog niet. Zo weigert Valys mensen te vervoeren die in een scootmobiel zitten, of die bedlegerig zijn. De VARA-ombudsman heeft daaraan een tijd geleden een onderzoek gewijd. Gehandicaptenvervoer is juist voor deze mensen bedoeld. GroenLinks vindt het onbegrijpelijk dat Valys de mensen die aan bed gekluisterd zijn of in een scootmobiel zitten, weigert te vervoeren. Is de minister bereid, maatregelen te treffen zodat dit vervoer daadwerkelijk geschikt is voor alle mensen met een beperking? Ik sluit me aan bij mevrouw Venrooy. Het gaat er bij mij niet in dat puur vanwege de veiligheid wordt gezegd dat het niet kan; dan kijk je hoe het wel kan. De gebruikerstevredenheid van de regiotaxi en het Wmo-vervoer is bedroevend. Uit de contractvervoermeter van de FNV en ANBO blijkt dat meer dan de helft van de gebruikers vaak of zeer vaak problemen ervaart. Het gemiddelde rapportcijfer daar is een 5,4. Het verontrust GroenLinks dan ook dat geluiden zijn te horen over forse bezuinigingen op het contractvervoer. Het kan toch niet zo zijn dat het huidige verbetertraject abrupt wordt afgebroken?

Onder andere de FNV en de CG-Raad vrezen dat eventuele bezuinigingen verbetermaatregelen als de regiegroep Naar beter contractvervoer en Grip op vervoer zullen treffen. Graag horen wij van het kabinet of het klopt dat fors zal worden bezuinigd op het doelgroepenvervoer en, zo ja, welke gevolgen dit heeft voor bovengenoemde projecten.

Wij kunnen ons aansluiten bij het voorstel van de CG-Raad om een wettelijk recht op inspraak voor het leerlingenvervoer te regelen. Graag een reactie van het kabinet hierop.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Als ik de berichtgeving van het laatste jaar wat het gehandicaptenvervoer betreft onder de loep neem, schieten de tranen mij in de ogen. De cameraploegen van Radar, Meldpunt! en de Ombudsman hebben overuren gedraaid om de ellende in beeld te brengen. Ellende is het. Een kleine greep uit de uitzending van Meldpunt! op 3 maart 2011. Mevrouw Jansen werd na een etentje en talloze malen bellen pas om half drie 's nachts een keertje opgehaald om naar huis te worden gebracht. Vader Meijer deed zeven uur over een ritje waarvan de normale tijdsduur een uur en tien minuten is. Bovendien werd in de bus volop geroookt door de chauffeur, terwijl vader Meijer toch echt een longaandoening heeft. Mevrouw Huisman heeft uren in een restaurant gewacht op haar vervoer, maar de taxi kwam niet opdagen. Bellen had weinig zin, want ophangen was het devies bij de vervoerder. Uitzondering, zegt Connexxion-woordvoerder Beltman in een reactie. Ja, ammehoela, waren het maar uitzonderingen die de regel bevestigden. Helaas is er veel meer ellende te horen in de slechtnieuwsshow die «gehandicaptenvervoer» heet. Ton Langkeek zou om half tien worden opgehaald, maar de vervoerder meldde niet te kunnen komen vanwege een wegafzetting. Navraag bij Rijkswaterstaat leverde op dat nooit sprake is geweest van een dergelijke wegafzetting. Ton laat zich in de uitzending van Meldpunt! ontglippen dat hij het heel erg vindt dat ze hem gewoon vergeten zijn. Een blind echtpaar mag de taxibus niet in, omdat de chauffeur de broodnodige blindengeleidehond onrein vond. Iemand die van Amsterdam naar Enschede wilde, moest eerst langs Den Bosch om nog even iemand anders op te halen.

Het begint erop te lijken dat het doelgroepenvervoer mensonwaardige trekken begint te krijgen. Eerst een simpele vraag: wat gaat de minister doen om deze excessen subiet de kop in te drukken? Heeft zij de bereidheid om na al deze ellendige voorbeelden aangehoord te hebben, de inspraak van kwetsbare reizigers voor alle typen zorgvervoer verplicht te laten worden en structureel goed te faciliteren? Ik ben teleurgesteld dat het kabinet niet wil ingaan op mijn verzoek om de laatste veiligheidsschakel, verplichte stevige vastzetpunten aan rolstoelen, in te voeren, zeker gezien het feit dat recentelijk een vrouw is overleden, omdat naar alle waarschijnlijkheid de spanbanden waarmee de rolstoel vast hoort te zitten niet in orde waren. Zijn de kosten om deze vaste punten verplicht te stellen een overweging om het niet te doen? Als ik geen toezegging krijg dat deze laatste veiligheidsschakel door de minister wordt geregeld, zal ik via een motie pogen dat voor elkaar te boksen.

Ik ben een vervoersmens, dus ook even wat positiefs. Gelukkig heeft de minister in eerdere Kamervragen van mijn hand aangegeven dat zij het met mij eens is dat moet worden voorkomen dat gehandicapten maatschappelijk geïsoleerd raken. Ze kondigde aan om te laten nagaan of het mogelijk is om met een geringe aanpassing van de bestaande regels eventuele problemen rond de zithouding op te lossen. Wat is de status daarvan? De minister heeft geen antwoord gegeven op mijn eerder gestelde schriftelijke vraag of de door de Stichting Vast = Beter ontwikkelde riem die moet verhinderen dat scootmobiels van het voertuig afkukelen, verplicht moet worden gesteld. Kan zij dat antwoord nu geven?

#### **Voorzitter: Venrooy-van Ark**

Mevrouw **Leijten** (SP): Voorzitter. Welkom aan onze minister van asfalt, een beetje spoor en taxi, die vandaag is aangekomen in de mensencommissie. Wij weten hier allemaal wat het is om het te hebben en om te besluiten over zorgafhankelijke mensen, in dit geval mensen die vervoer

nodig hebben om onderwijs te kunnen volgen, familie te bezoeken, naar het werk te gaan of naar het ziekenhuis te gaan. Mensen die van vervoersregelingen afhankelijk zijn, zijn vandaag het onderwerp. Ik vind het goed dat de minister nu wel gekomen is, maar waarom vond zij dat twee weken geleden niet belangrijk genoeg?

We zitten met een situatie dat er zes regelingen zijn voor mensen die vervoer nodig hebben vanwege beperkingen, en dat drie ministeries daarvoor verantwoordelijk zijn. Maar ook zijn verantwoordelijk: gemeentes, zorgverzekeraars en wij hier. De verantwoordelijkheid voor het vervoeren van kwetsbare mensen is in de afgelopen jaren afgeschoven, om het idee te geven – maar dat is natuurlijk een excuus – dat het dichtbij de burger beter kan worden geregeld. Was dat maar waar! In alle vervoersregelingen zien we dezelfde problemen. Er is sprake van een ontmoedigingsbeleid om mensen te laten deelnemen aan onze samenleving. Niet goed vastzittende rolstoelen, taxichauffeurs die geen opleiding krijgen van hun werkgever om te weten wat er met de mensen aan de hand is die zij vervoeren, het omrijden waardoor mensen niet op tijd komen – de heer De Mos had het er al over – taxi's die helemaal niet komen. Al jaren voeren we hierover een debat. Daarom heb ik een heel simpel verzoek aan deze minister en deze staatssecretaris, die zeggen dat ze van daadkracht en van geen woorden maar daden houden: los het op, stel kaders. Het is heel simpel. Alle regelingen hebben te maken met een aanbestedingsprocedure. Daaraan kun je eisen stellen: kwaliteitseisen aan de opleidingsniveaus van je chauffeurs, en de eis aan de vervoerder dat de chauffeurs die opleiding ook krijgen. Dat gebeurt nu niet, terwijl ze dat wel willen. Goede busjes en goede taxi's, die veilig zijn en waarin de rolstoelen wel vastgezet kunnen worden. Als dat 1 mln. kost, dan kost dat 1 mln. Als de heer De Mos daarover een motie indient, heeft hij onze steun.

Je moet op tijd komen. Als dat zo is, is er een niet-goed-geld-terugregeling en een klachtenprocedure met een gratis nummer. Mensen die vervoerd worden hebben recht op inspraak, niet alleen in het leerlingenvervoer. Het gaat echter ook om mensen die vanwege een arbeidsbeperking zijn aangewezen op vervoer, mensen die bovenregionaal vervoer hebben, mensen die het via de gemeente krijgen, en ga zo maar door. Als laatste voorstel: ritten worden niet meer doorverkocht aan onderaannemers. Daar zit ook een grote angel. Ik vraag de bewindslieden op deze door de SP voorgestelde kaders in te gaan.

Het is niet moeilijk om deze kaders te stellen. Het gaat hier om de wil. Ik weet, door aanbestedingen in de thuiszorg, hoe het gaat. Gemeenten vinden het ingewikkeld, aanbieders willen graag geld verdienen en uiteindelijk zijn de mensen die zorg, in dit geval vervoer, nodig hebben en het personeel de dupe: ze worden beiden uitgewrongen. Waarom? Voor de winst van de uitvoerder. Dát kan niet de bedoeling zijn van aanbestedingsprocedures. Dat kan nooit de bedoeling zijn geweest van het overlaten aan de markt, of het afschuiven naar gemeenten. Wij hebben een verantwoordelijkheid: het voorzorgsprincipe geldt hierbij. Daarom zeg ik: stel deze kaders in de Taxiwet vast voor alle aanbestedingsprocedures in het doelgroepenvervoer en zorg dat het wordt geregeld. Ik heb veel contact met makers van de CG-Raad, die je laten ervaren hoe het is om in een rolstoel naar een andere plek te gaan. Ik heb veel contact met de FNV en ANBO, maar ook met de mensen die de taxibranche vertegenwoordigen. Het is heel makkelijk: deze mensen weten hoe het moet. Ga aan tafel, stel de kaders, en zorg dat we dit debat niet meer hoeven te voeren.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Ik ben het zeer eens met de SP als het gaat om de verhalen over individuele mensen. Wij krijgen die verhalen ook heel vaak te horen. De SP zegt een goed contact met de CG-Raad te hebben, maar ik geloof dat ik dat ook heb. De CG-Raad is over het bovenregionaal vervoer niet ontevreden. Hoe duidt de SP dat?

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik heb contact met iedereen, en ook met de CG-Raad. Dat het nu een stapje beter gaat, is duidelijk. Maar ik heb al jaren gezegd dat er een waardeloos aanbestedingscontract is afgesloten met Connexxion, waaraan Connexxion ontzettend veel geld verdient. Connexxion knijpt onderaannemers uit, wat ten koste gaat van de chauffeurs en de vervoerde mensen. Ik vind dit contract dus waardeloos. Dat er minder klachten zijn, wil niet zeggen dat het daarmee op orde is. Ik stel voor om kaders te stellen voor Valys en voor de gemeenten, die het hartstikke moeilijk vinden om die aanbestedingen te doen, vooral als de zorgverzekeraars verantwoordelijk zijn. Vervoer je mensen die afhankelijk zijn van dat vervoer om deel te nemen aan de samenleving, dan voldoe je aan deze kaders. Ik ga ervan uit dat de Partij van de Arbeid dat gewoon steunt.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Uit mijn inbreng mag duidelijk zijn dat ik dat zeer steun. Mijn enige opmerking was dat het vertegenwoordigend orgaan, de CG-Raad, over het bovenregionaal vervoer niet bepaald ontevreden is.

Mevrouw **Leijten** (SP): Ik ben lid van een fractie die haar eigen afwegingen maakt, en die net als de heer De Mos heeft gezien dat er een dodelijk ongeluk is gebeurd, waarbij het wel eens zou kunnen zijn dat de regels niet goed zijn. Het is afschuwelijk wat daar is gebeurd, ook voor de chauffeur en voor de vervoerder. Die belangen zijn gezamenlijk te stellen in het aanbestedingsbestek. De Partij van de Arbeid steunt deze eisen, en daar ben ik heel blij mee. Toen wij daarover drie jaar geleden een motie indienden – die motie werd gesteund door de mensen die vervoerd werden, de vakbonden en de taxibranche – steunde de Partij van de Arbeid ons niet. Goed nieuws dat u ons nu wel steunt. Als ik die motie opnieuw moet indienen, hebben we wellicht een meerderheid.

#### **Voorzitter: Leijten**

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. U zei net dat u over mensen gaat, en ik over asfalt. Alles wat wij doen is altijd voor de mensen, en niet voor het asfalt.

Niet alleen in deze vaste commissie, maar ook in de vaste commissie voor I en M wordt met regelmaat gesproken over de toegankelijkheid van het spoor voor gehandicapten. Dit jaar wordt er een AMvB gepubliceerd waarin het tijdspad van de onderscheiden voorzieningen in de verschillende modaliteiten staat. Daarna zal in een ministeriële regeling aard en omvang van de toegankelijkheid worden toegelicht. Om een tipje van de sluier op te lichten: alles wat nieuw is, wordt sowieso toegankelijk gemaakt. Van het bestaande materiaal noem ik de volgende percentages voor 2015: bushaltes 46%, bussen 98% en voor trams is het streven 70% tot 80% in 2018. De metro's zijn al rolstoeltoegankelijk, en ze hebben reisinformatie voor doven en slechtzienden. Voor treinstations geldt een percentage van 70 in 2020, wat neerkomt op ongeveer 90% van het aantal reizigers. In de nieuwe concessie worden hierover duidelijke afspraken gemaakt.

Wat de verbouwing van stations betreft, besef ik dat dat heel veel onduidelijkheid en rotzooi oplevert. Den Haag is daarvan op dit ogenblik een voorbeeld, maar ook op andere plaatsen zijn we bezig het voor de toekomst mooier te maken. Ik ben overal geweest, en heb gezien dat men probeert de werkprocessen zodanig in te richten dat er altijd weer vrije paden zijn om mensen goed te kunnen begeleiden. Als aan het ene spoor en de perrons eromheen wordt gewerkt, worden andere perrons vrijgehouden, en andersom. Er wordt verder voor gezorgd dat de liften goed bereikbaar zijn. Ik heb nog niet gehoord dat dit ergens is misgegaan.



Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Fijn om dit te horen. Maar waar het toch misgaat bij verbouwingen van stations – dat is nu eenmaal het geval, want waar gehakt wordt vallen spaanders – is er dan een makkelijk te bereiken «loket» waar die misstand kan worden gemeld? Als nieuw materiaal echt volledig toegankelijk wordt gemaakt, terwijl het oude materiaal wat minder snel toegankelijk wordt gemaakt, zouden de oprijbruggen op stations die nodig zijn om in een oud treinstel te komen dan ter plekke kunnen worden benut, zonder het lang van tevoren aan te vragen? Dat beperkt mensen namelijk enorm.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Uit mijn hoofd zeg ik het volgende. Stel dat er toch iets misgaat, dan heb je op de grote stations een informatieloket, waar mensen snel terecht kunnen met hun vragen. Daar zou je dus relatief snel informatie kunnen vragen. Verder zou jij of je begeleider ook nog iemand kunnen aanschieten. Er zijn natuurlijk ook stations waar niemand aanwezig is, maar daar zijn dan weer geen grote verbouwingen.

Het gebruik van oprijbruggen om de trein binnen te komen moet altijd van tevoren worden aangevraagd, omdat er een begeleider van de NS bij moet zijn, die helpt met het binnenrijden van de trein. Je kunt je voorstellen dat de gehandicapte of zijn begeleider die oprijbrug niet zelf in beweging kan brengen. Je moet dus van tevoren bellen om ervoor te zorgen dat er iemand van de NS aanwezig is.

Het CDA vroeg of het ov kan worden gedecentraliseerd naar de provincie. Ik denk dat de staatssecretaris daarover nog het een en ander kan zeggen. Wat Infrastructuur en Milieu betreft, hebben we het ov al gedecentraliseerd. Alleen het spoor is nog een nationale verantwoordelijkheid. Over Valys zal de staatssecretaris wat zeggen. Mijn ervaring tot nu toe is dat provincies veel ervaring hebben opgedaan met het via de aanbesteding sturen op de kwaliteit van het vervoer. Daar heb ik veel vertrouwen in. Het kabinetsbeleid in brede zin is dat je de verantwoordelijkheid daar legt waar partijen weten wat de vragen en de wensen zijn.

Mevrouw Klijnsma vroeg in hoeverre het nu gebruikte handboek voor aanbestedingen verplicht kan worden gesteld. Dit is een gezamenlijk project van diverse ministeries, omdat je eigenlijk te maken hebt met reguliere vervoerders. Hoe zorg je dat zij goed weten hoe je met specifieke doelgroepen moet omgaan? Door brede samenwerking zijn we tot goede handboeken gekomen, die goed worden gebruikt en goed worden afgenomen. Daarover is stevige communicatie geweest, en de resultaten tot nu toe zijn goed. Ik zie niet in waarom je dat wettelijk verplicht zou moeten stellen. Decentrale overheden zouden partijen moeten adviseren het handboek te gebruiken. Ik zie niet in dat daarvoor een wettelijke verplichting nodig is. De decentrale overheden gebruiken de handboeken intensief, voor zover ik begrepen heb.

GroenLinks heeft mij gevraagd of de taxi's geschikt kunnen worden gemaakt voor scootmobiel, en of die scootmobiel dus zitplaatsen kunnen zijn. Uitgangspunt moet altijd zijn dat mensen vanuit de scootmobiel overschuiven naar een zitplaats in de taxi, omdat dit de veiligste manier van vervoer is. Er is één scootmobiel, de MiniCrosser, die voldoet aan de eisen van voorwaartse crashtests. Bij bijna alle andere scootmobiel moet worden gedacht aan zijwaartse stabiliteit, invloed van spiegels, het stuur van de scootmobiel enzovoorts. Er is er wel één waarbij het kan, maar de voorkeur heeft het overtuilen van mensen naar een veilige zitplaats.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Ik heb het over situaties waarin het niet kan; er zijn gevallen waarin mensen niet vervoerd kunnen worden. Wat vindt de minister daarvan? Er kan toch niet worden gezegd dat je niet vervoerd wordt? We moeten toch bekijken hoe dit wel mogelijk is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan me niet voorstellen dat ze niet vervoerd kunnen worden. Misschien kunnen zij niet op de zitplaats van de scootmobiel vervoerd worden. Als zij echter op een zitplaats overgeheveld kunnen worden, moeten zij gewoon vervoerd kunnen worden. Ik weet niet wat de specifieke casus is. Wij stellen algemene eisen aan vervoer in de Taxiwet en in het reglement voor voertuigeisen. Daarin staat waaraan het gehandicaptenvervoer moet voldoen, bijvoorbeeld met rolstoelen. Bij scootmobielen is de regel dat mensen naar een zitplek overgeheveld moeten worden. Misschien weet de staatssecretaris of dit onderdeel van een aanbestedingstraject is geweest, maar in principe moeten mensen naar een zitplek overgeheveld worden.

De **voorzitter**: Ik heb een vervolgvraag. Het gaat hierbij niet alleen om mensen die in een scootmobiel willen reizen, maar voornamelijk om een probleem met mensen met een rolstoel waarin zij niet zitten maar half liggen. Daarvan wordt gezegd dat het liggend ziekenvervoer is waarvoor een ambulance moet komen. Dit probleem moet echt opgelost worden. Kan de minister zeggen wanneer dit probleem wordt opgelost?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar kom ik straks op. Ook de heer De Mos heeft namelijk in brede zin vragen gesteld over allerlei specifieke casussen. Het lijkt mij goed om ook even specifiek op het rolstoelvervoer terug te komen.

De heer De Mos heeft een heleboel voorbeelden genoemd; vreselijke voorbeelden om te horen. Hij vroeg hoe je die excessen de kop kunt indrukken. Het belangrijkste is dat contractpartijen het goed met elkaar regelen. Dat geldt ook voor decentrale overheden die hiermee te maken hebben. De opdrachtgevers hebben namelijk de mogelijkheid om eisen te stellen en die te controleren. De opdrachtgevers zijn de decentrale overheden. De vervoerders kunnen de chauffeurs opleiden en controleren. Ik weet nog uit mijn tijd als zorgverzekeraar dat dit soort excessen met regelmaat gemeld werd. Ik weet ook nog dat de zorgverzekeraar die toen namens gemeenten allerlei contracten in de AWBZ sloot, zei: als dit nog een keer voorkomt, gaan we met andere partijen aan de slag. Daarna brak in heel Nederland een periode met heel veel verbeteringen aan. Er zijn echter nog steeds excessen. Je moet daarbij als opdrachtgever heel streng zijn en heel duidelijk van tevoren met de vervoerders afspreken wat je toelaat. Je moet ook ervoor zorgen dat het klachtentraject voldoende geregeld wordt. De heer De Mos vroeg ook hoe je de inspraak moet regelen. Voor de regiotaxi is dit in de Wp 2000 geregeld; dat kan dus ook. Ik ga niet over ander contractvervoer, maar bij de regiotaxi is het in ieder geval mogelijk.

Mevrouw Leijten vroeg welke eisen je aan chauffeurs, voertuigen en rolstoelen kunt stellen; hoe kun je dat in kaders plaatsen en vaststellen? De huidige regeling en de eisen in de Wp 2000 zijn heel helder over opleidingen. In de voertuigregeling staat precies waaraan auto's voor rolstoelvervoer moeten voldoen. Er zijn dus voldoende eisen opgenomen, maar bij de aanbesteding moet je partijen erop wijzen dat zij daaraan moeten voldoen en dat zij verplicht zijn om het te regelen.

De **voorzitter**: Het gebeurt niet. Het grote probleem is dat de overheid het zelf ook niet controleert. Connexxion beweerde namelijk dat een bepaald opleidingstraject gelijk zou zijn aan de wettelijke eisen. Daarvoor was een heel groot onderzoek van toenmalig staatssecretaris Bussemaker nodig. Zij geloofde Connexxion wat betreft het bovenregionaal Valysvervoer op de blauwe ogen. Het bleek echter niet te kloppen. Men geloofde Connexxion nog steeds omdat Connexxion bezig zou zijn om chauffeurs op te leiden. Het probleem is dat Connexxion alles door onderaannemers laat doen en daar vervolgens niet naar kijkt. Het is van

tweeën een: of het moet en je bent in wettelijke overtreding als je het niet doet – dan pakt de minister Connexxion fors aan op het punt van Valysvervoer – of zij zegt dat het niet meer via onderaannemers mag omdat dit gigantische problemen oplevert.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hiermee kom ik op de laatste vraag van mevrouw Leijten die nog openstond. Zij vroeg hoe het kan dat ritten aan onderaannemers worden doorverkocht. De Wp 2000 staat toe dat de regiotaxi met onderaannemers werkt. Er staat echter ook nadrukkelijk in de Wp 2000 dat de hoofdaannemer, de vervoerder, verantwoordelijk blijft voor de kwalitatieve aanbestedingseisen. De hoofdaannemer kan dus ook door de concessieverlener op de naleving daarvan worden aangesproken, want daar gaat het uiteindelijk om. Als de concessieverlener ontdekt dat de opleidingseisen door de onderaannemer niet worden nageleefd, moet de onderaannemer daar namelijk op worden aangesproken. Ook een dergelijke casus ken ik nog uit mijn vorige functie: er waren kwaliteitsafspraken gemaakt, maar er werden andere partijen ingehuurd. Daar kun je de hoofdaannemer op aanspreken. Je kunt dan zeggen dat die geen vervolcontract krijgt of anderszins, afhankelijk van de sanctie maatregelen die je hebt afgesproken. Het lijkt mij ook heel belangrijk dat de concessieverlener er dicht op zit. Het is echter mogelijk op basis van de wet. Die mogelijkheid is er omdat wij willen dat er vervoer is als daar vraag naar is. Je moet spontaan en flexibel je bestand kunnen uitbreiden als het nodig is. Ook de onderaannemer moet aan de eisen in de contractafspraken voldoen en daarvoor is de hoofdaannemer verantwoordelijk.

De **voorzitter**: Blijft de minister Connexxion voor Valysvervoer op de blauwe ogen geloven? Zij is de minister van asfalt, taxi's en busvervoer en zij kent de desbetreffende partij, maar wat doet zij? De verantwoordelijkheid voor het vervoer van afhankelijke mensen wordt namelijk met voeten getreden. Dit kabinet houdt van handhaven, orde op zaken stellen en lik-op-stukbeleid; wat doet de minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Aangezien de vraag over Valys gaat, zal de staatssecretaris die beantwoorden.

De **voorzitter**: Dat is te makkelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, want mevrouw Leijten vraagt mij iets over het aanbestedingsproces voor Valys. Dat zit niet in de portefeuille waar ik over ga en waar ik voor sta. In de Taxiwet stellen wij eisen aan taxi's: kwaliteitseisen en opleidingseisen. Wij stellen ook eisen in het voertuigenreglement. Je ziet aan de ene kant dat zaken steeds beter gaan, maar aan de andere kant dat er nog steeds een aantal problematische incidenten zijn. Die nemen wij zeer serieus. In de discussie over rolstoelen of scootmobielen is het de vraag of je de voertuigen moet aanpassen – het gaat namelijk over alle taxi's in Nederland – of dat je het vervoermiddel, de scootmobiel of de rolstoel zelf moet aanpassen. Dergelijke vraagstukken spelen daarbij een rol. Het is ook de vraag hoe je met incidenten omgaat. De verantwoordelijkheid daarvoor moet blijven bij degene die een contractafpraak maakt: de decentrale overheden. De decentrale overheden spreken af welke mensen vervoerd moeten worden en op welke manier. Die moeten ook ervoor zorgen dat wordt voldaan aan alle eisen die ze van tevoren gesteld hebben. Die eisen staan gewoon in de wet en het is dus mogelijk om mensen daaraan te houden. Tot slot de vraag van de heer De Mos over de riem. In antwoord op zijn schriftelijke vragen hebben wij al gesteld dat de partij in kwestie er nog mee bezig is. Mijn ambtenaren hebben met de mensen gesproken en het blijkt dat de riem nog in ontwikkeling is. We kunnen nog niet zeggen of

dat de oplossing voor de problemen zal zijn. Als de riem opgeleverd is en goed blijkt te werken, kunnen contractpartijen die altijd in de aanbesteding meenemen; dat is aan de contractpartijen.

De heer **De Mos** (PVV): We hadden het net over de branche en over de taxi's. De laatste veiligheidsschakel, in de vorm van stevige vastzetpunten voor rolstoelen, moet gewoon verplicht worden. Volgens mij gaat de minister daarover. Stelt de minister die verplicht?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De vraag is of ik de riem verplicht zal stellen?

De heer **De Mos** (PVV): Nee, de vastzetpunten. Daar heb ik nog geen helder antwoord op gekregen. Onder andere het KNV vraagt om de laatste veiligheidsschakel verplicht te stellen, zodat men ook weer gelukkig is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De regeling voor gehandicaptenvervoer is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid opgezet. Daar vraagt de heer De Mos ook om. Voertuigen die rolstoelen vervoeren, moeten beschikken over deugdelijke vastzetsystemen. Er is niet geregeld dat elke rolstoel van een vastzetpunt voorzien moet zijn, want dan kom je op iets anders uit. Ik heb begrepen dat de kosten van het verplicht stellen daarvan vrij hoog zijn, namelijk 1 mln. Die kosten komen ten laste van de AWBZ en dan ontstaat er dus ergens anders discussie over de vraag of je dat verplicht moet stellen. De auto's voor gehandicaptenvervoer moeten echter over deugdelijke vastzetsystemen beschikken.

De heer **De Mos** (PVV): De minister geeft in de eerdere beantwoording van schriftelijke vragen zelf aan dat zij het heel belangrijk vindt dat mensen niet in een isolement terechtkomen. Dan mag 1 mln. geen bezwaar zijn tegen het stellen van deze verplichting.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijnheer De Mos, u moet met het ministerie van VWS discussiëren over de prioriteiten in het zorgbudget. Volgens mij bent u ook met het ministerie van VWS in gesprek over een totaalpakket aan bezuinigingsmaatregelen.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Vraag niet aan een andere minister om mijn miljoen weg te geven. Wij praten daar liever eerst samen over.

De **voorzitter**: Ik heb nog een vraag. De minister gaat over de wetten en de kaders. Zij gaat ook over het afschuiven van de verantwoordelijkheid voor de kwaliteitseisen voor het gehandicaptenvervoer. De kwaliteitseisen voor opleidingen zijn al wettelijk geregeld, maar moeten ook voor de aanbesteding wettelijk worden geregeld. Dat geldt voor het op tijd komen, voor het gratis nummer en noem maar op. Voor alle regelingen en aanbestedingsprocedures moet het worden vastgesteld. Uiteindelijk gaat de minister over de taxi. Daarom wil ik graag dat deze minister toezegt dat zij in overleg met de door mij genoemde partijen duidelijk maakt welke aanbestedingskaders er zijn. Wie het dan ook aanbesteedt, wie ook de eindverantwoordelijkheid heeft, die kaders moeten altijd gehanteerd worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben niet degene die de aanbesteding doet en de contacten met de contractpartijen onderhoudt. Misschien is daarover hier verwarring ontstaan. De minister van I en M is verantwoordelijk voor de Taxiwet en die geldt voor alle taxi's in Nederland. Daar maken ook bepaalde doelgroepen gebruik van. Vanuit die rollen hebben wij gezegd: wij hebben het meeste contact met de taxi's

en laten wij daarom het voortouw nemen in het maken van handboeken voor de aanbesteding. Wij zijn echter niet de partij die de aanbestedingen doet of daarover contacten met de vervoerders heeft; dat loopt langs andere lijnen. Mevrouw Leijten vraagt mij om in aanbestedingen vast te leggen wat er allemaal in moet zitten, maar de wet- en regelgeving biedt partijen die zo'n contract willen sluiten, de mogelijkheid om dat allemaal vast te leggen. Ik doe echter zelf de aanbesteding niet.

De **voorzitter**: Ik heb het gehad over het hebben van wil. Dit kabinet zegt daadkracht te hebben en wil volle kracht vooruit; men moet binnen drie maanden 130 km/u op de Afsluitdijk rijden. Maar nee, er kan niets aan een minimumset van aanbestedingen worden gedaan. Daarna letten degenen die aanbesteden op de kwaliteit, de service enzovoorts. Het voorzorgs-principe hanteert de minister niet en daarom stel ik vast dat dit kabinet gewoon geen zin heeft om een einde te maken aan alle uitzendingen over mensen die niet op tijd komen, niet goed vervoeren, omrijden en geen klachtenafhandeling hebben. De minister neemt in dit dossier haar verantwoordelijkheid dus niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Leijten, u gebruikt heel grote woorden, maar ik blijf erbij dat de wet alle mogelijkheden biedt om al die eisen te stellen. De wet is een leidraad voor degenen die het gehandicaptenvervoer op een goede manier willen regelen. Het belangrijkste wat er moet gebeuren, is dat partijen die daarin fouten begaan, worden aangesproken, aan hun jasje worden getrokken en eventueel worden bestraft als zij het keer op keer fout blijven doen. Er zijn echter geen nieuwe wensen of eisen die je in de wetgeving zou moeten opnemen. Dat is in dit algemeen overleg ook niet aan de orde gekomen. U zegt al: het staat in de wet, maar zet het dan ook in de aanbesteding. Het staat inderdaad in de wet, maar de aanbesteding doen wij niet zelf. Degene die de aanbesteding doet, kan het volledig goed regelen, indachtig het beste wat er voor gehandicapten te verkrijgen is.

De **voorzitter**: Er wordt nu een handige spraakverwarring opgeworpen, maar ik kom hier in de tweede termijn op terug.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Voorzitter. Ik dank de minister voor het afbijten van de spits van de beantwoording. Ik dank de Kamerleden voor hun inbreng, want wij zitten in een debat met twee cultuurelementen. Aan de ene kant praten wij namelijk over situaties waarin mensen erg afhankelijk zijn van wat wij voor hen georganiseerd hebben, zoals de heer De Mos met warmte en kleurrijk onder woorden bracht. Het zou uitermate gevoelig zijn als dat uit de hand loopt en niet naar tevredenheid is. Aan de andere kant praten wij over iets wat voor heel grote aantallen georganiseerd wordt en waarbij allerlei regelkaders, wetten en organisatievormen aan de orde zijn. Dat klinkt in dat licht heel erg koud. Toch probeer ik om die twee aspecten van het debat uit elkaar te halen.

Ik begin met te zeggen dat dit kabinet uiteraard naar een inclusieve samenleving streeft, maar het is wel onze samenleving. Ik kan voor een klein groepje Nederlanders geen ideale samenleving tevoorschijn toveren. Een inclusieve samenleving houdt ook in dat er eens iemand uit z'n slof schiet, dat er eens iemand te laat antwoordt en dat er eens een ongeluk met fatale gevolgen gebeurt. Dat risico bestaat voor alle Nederlanders, ook voor degenen die geen mobiliteitsbeperking hebben en niet van Valys gebruikmaken. Ik blijf streven naar een zo goed mogelijke score voor iedereen, naar zo goed mogelijke cijfers en naar zo goed mogelijke afspraken in de aanbestedingen. Ik deel dat het verschrikkelijk is als het misgaat met de mensen in kwestie. Tegelijkertijd zeg ik dat een 100% vlekkeloze score in geen enkel dossier te bereiken is, ook niet in dit

dossier. Ik ben tevreden over de enorme inspanningen van Connexxion en over de score die bereikt is, net als de partijen waarmee ik spreek. Dan gaat het met name om de score op het punt van de wachttijden. Ik ben met de gehele sector in gesprek over het doelgroepenvervoer. Daarbij betrek ik alle aspecten, ook nieuwe criteria en aanbestedingen, maar ik wil ook graag alle opties bekijken.

Valys is in 2004 begonnen als een voorziening die een missing link opvulde, namelijk het vervoer van huis naar het openbaar vervoer. Intussen is die voorziening enorm uitgebreid, een beetje volgens de lijn die mevrouw Voortman van de GroenLinks-fractie schetste: als het openbaar vervoer te ingewikkeld of niet toegankelijk is, wordt het een taxivoorziening. Zo wordt het op dit moment ook heel veel gebruikt. Dat is goed, maar als het openbaar vervoer, waarvoor de minister verantwoordelijk is, wel toegankelijk is, moet ik ook een terugloop zien in het op deze manier gebruikmaken van Valys. Als je praat over de criteria die je voor een aantal verschillende verwachtingspatronen formuleert, kun je niet alleen over de inhoud praten. Mevrouw Klijnsma, ik ben het met u eens dat het geen eindeloze papierwinkel moet worden. Als dat echter een belangrijk criterium is, moeten wij in de vormgeving ook bekijken hoe wij de Wmo-gegevens van gemeenten aan het oplossen van dit type vervoer kunnen koppelen. Daarbij moeten wij ook in overweging nemen dat het verplaatsen van de verantwoordelijkheid naar de gemeenten een vooruitgang kan zijn. Als je zegt dat je een centraal vastgelegd kader wilt, moet je het echter bij het Rijk laten. Verschillende verwachtingspatronen, verschillende eisen waaraan het moet voldoen, kunnen verschillende oplossingen met zich brengen. Ik wil alle opties verkennen: het bij het Rijk houden, de aanbestedingen aanscherpen, het naar de provincies overhevelen zoals mevrouw Uitslag voorstelde en het naar de gemeenten overhevelen. Alle opties zijn open.

Ik zeg er wel bij dat het kostenplaatje van Valys, het huidige budget voor Valys binnen de middelen die ik beschikbaar heb, z'n begrenzingen heeft; dat weet u allemaal. Het budget is namelijk van 24 mln. naar 60 mln. gegaan. Als wij spreken over totale inclusiviteit, totale veiligheidsregels, totale mogelijkheden voor iedereen, nog verder dan voor de gewone burgers, praten wij over een nog idealer concept. In die organisatorische context zouden wij er opnieuw over moeten spreken. Daarmee wil ik het volgende zeggen. Op de 300 000 vervoerde mensen kon er één niet vervoerd worden. Voor een gewoon schoolcijfer is dat een perfecte score, maar het gaat hierbij om iemand die heel graag ergens naartoe wilde. Het gaat om iemand die liggend vervoerd moest worden. Het gaat ook om iemand die dermate gehandicapt is dat hij niet op een gewone brancard liggend vervoerd kon worden. Hij kon dus ook niet in een ambulance vervoerd worden. Hij kon ook niet in een gewoon bed liggen. Dat had met de vervorming door de lichamelijke handicap te maken. Er is daarom overwogen om ambulancevervoer te doen, maar dat heeft niks met de kosten te maken. Dat houdt een vervijfvoudiging van de prijs in, maar dat geeft helemaal niet omdat het niet iedere dag hoeft. Technisch zou dit echter het maken van een heel aparte vervoersbus met zich hebben gebracht. Ik stel ter discussie dat, als wij daar de grens leggen, wij over iets anders praten dan toen Valys begon. Daar wil ik nu geen oordeel over geven, maar ik neem het mee in mijn verkenning. Tot zover mijn algemene inleiding. Ik ga graag door met de individuele vragen die mij gesteld zijn.

**De voorzitter:** Ik wil graag een vraag stellen. De minister noemt bedragen die omgaan in Valys, maar u neemt ook het woord «beperking» in de mond. Hoeveel wordt er bezuinigd op Valys?

**Staatssecretaris Veldhuijzen van Zanten-Hyllner:** Ik ben nog niet klaar met de onderhandelingen, maar ik wil niet bezuinigen op Valys. Ik ben in

bespreking over allerlei betere organisatievormen – die zijn er namelijk – maar op dit moment wil ik niet korten. Dat had ik vast niet mogen zeggen, maar ik heb het wel gezegd.

De **voorzitter**: Ik denk dat de mensen die dit overleg volgen, hier best blij mee zijn.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Mevrouw Venrooy vroeg welke maatregelen ik tref voor Valyschauffeurs en hun opleiding. Daarmee beantwoord ik ook een vraag die later door mevrouw Leijten is gesteld. Ik neem die vragen even samen. Ik heb de cijfers van het eerste kwartaal nog niet binnen, maar in het derde kwartaal van 2010 had 65,6% van de chauffeurs het diploma dat wij vragen. De onderaannemers zijn daar ook bij betrokken; het is dus een gemiddelde. Door de omvang die je moet creëren omdat er zo veel aanvragen zijn, heb je onderaannemers nodig die snel moeten voldoen aan de eisen die we stellen. Als je zegt dat die ondernemers vast minder aan die eisen hebben voldaan, heeft Connexxion er echter meer aan voldaan, maar dit is de score. Van de chauffeurs had 81,9% een diploma sociale vaardigheden. Ik hecht erg aan dat diploma. De bejegening is volgens mij erg belangrijk. Als er excuses worden aangeboden als er iets gebeurd is, is dat namelijk iets heel anders dan als je een snauw krijgt. Van de chauffeurs had 78,4% een diploma voor doelgroepenvervoer en 82,4% had een EHBO-opleiding. Dat zijn mooie scores voor een organisatie met veel verloop. Dat wil overigens niet zeggen dat ik bij de aanbesteding niet juist op dit punt goed de vinger aan de pols zal houden. Als er namelijk iets met een gehandicapte persoon gebeurt, als diegene iets breekt of als er iets kapot gaat, is een revalidatietraject nog veel moeilijker dan bij een gezond persoon. Dat zeg ik ook om aan te geven dat de veiligheidscriteria niet minder stevig, maar misschien juist steviger gehanteerd moeten worden. Dat leg ik ook ter overweging voor.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Ik ben het daar op zich zeer mee eens, maar dan is het toch logisch om het gebruik van handboeken door aanbestedende gemeentelijke overheden verplicht te stellen? Ik zou niet weten waarom je dat niet doet, want dan geef je het namelijk echt gestalte.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Daar zitten twee aspecten aan: een organisatorisch aspect, maar ook een statisch aspect. De handboeken hebben te maken met de vraag hoe je de aanbestedingen doet. Daarbij speelt een proces van voortschrijdend inzicht een rol. Je kunt echter heel goed in een handboek opnemen wat de geldende kwaliteitscriteria zijn, waardoor ze flexibel worden. Als mevrouw Klijnsma het zo bedoelt, kan ik heel goed met haar meegaan. Ik wil echter niet de criteria die wij net in handboeken hebben weten op te nemen, vastleggen en laten stollen, waardoor wij plotseling te innovatief zijn met hetgeen wij in het overleg met de CG-Raad en dergelijke onder woorden brengen. Volgens mij zitten wij op een lijn. De kwaliteitscriteria zoals die met voortschrijdend inzicht actueel zijn als ik afspraken maak met Valys, zijn dan ook geldend.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Begrijp ik goed dat de staatssecretaris wil dat de kwaliteitscriteria die zij in de handboeken beschrijft op het moment van aanbesteden aan Valys, ook voor de decentrale overheden gaan gelden?

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Dat lijkt mij heel logisch, mevrouw Klijnsma. Als ik met de decentrale overheden spreek over de veiligheid van vervoer, praat ik namelijk over wettelijke kaders en over veiligheidscriteria waarbij het geen verschil maakt op welke plek die afspraken zijn gemaakt. Ik bedoel te zeggen dat veiligheidscriteria te

maken hebben met een inzicht, maar dat er plotseling een nieuw soort scootmobiel kan zijn ontwikkeld, zoals de minister al schetste, waardoor dingen in beweging moeten blijven. Daar wil ik gemeenten de ruimte voor geven.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Dat is glashelder. Gelukkig leven wij in een wereld waarin allerlei noviteiten aan de orde zijn, ook voor mensen met beperkingen. Ik ben blij dat de staatssecretaris zegt dat de inhoud van de handboeken, die steeds opnieuw wordt gevoegd, ook voor de medeoverheden verplicht wordt.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Het wordt in ieder geval in de verkenning meegenomen. Ik zou moeten vragen wat er precies in de handboeken staat en wat ermee bedoeld wordt, om zeker te weten dat ik niet iets toezeg wat niet klopt. Als het zich beperkt tot de kwaliteitscriteria, kan ik dat toezeggen. Dat geldt echter niet voor de aanbestedingsprocedure, want dat is iets anders.

Mevrouw Venrooy vroeg naar de reden voor de afname van het gemiddelde gebruik van het persoonlijk kilometerbudget (pkb). Er is sprake van een toenemend aantal passieve pashouders; mensen vinden mogelijk andere wegen. Kort door de bocht zeg ik dat het niet de bedoeling is dat die mensen afgeschrikt zijn door nare ervaringen, zoals mevrouw Klijnsma. Ik wil graag dat mensen weten dat ze zich gewoon voor een pas kunnen melden, dat de situatie verbeterd is en dat wij steeds proberen om de situatie te verbeteren. Hopelijk is er niet sprake van slapende pashouders omdat zij teleurgesteld zijn. Daar zal ik iets aan doen. Verder wordt er heel scherp gekeken naar de verhouding tussen de twee tarieven. Daar heb ik maar één log instrument voor, namelijk een hoog en een laag tarief. «Two sizes don't fit a lot of people», maar dan kom ik terug op de vraag hoe fijn het zou zijn om het dichterbij de cliënten te bekijken. Dat is een aspect daarvan. Het betreft een vrij log instrument en het kost 1 mln. per jaar om de differentiatie te maken. Zo goed kan ik het op dit moment krijgen, maar het is niet de bedoeling om mensen te ontmoedigen.

Mevrouw Venrooy vroeg ook wie bepaalt of iemand met Valys mag reizen. Zij noemde daarbij het voorbeeld van het buitenland, daarmee aanhakend op kwaliteitscriteria. Volgens mij is dat goed beantwoord in de antwoorden die ik tot nu toe gegeven heb. Wij moeten er misschien op een ander moment over praten maar het verbaast mij dat het in Zuid-Europa beter zou zijn. Zuid-Europa wordt namelijk zelden als een goed voorbeeld genoemd, maar misschien was het een metafoor.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): Ik wilde aankaarten dat er in Zuid-Europa busjes zijn waarin mensen met scootmobiel en al kunnen worden vervoerd. Nederland loopt juist altijd voorop met nieuwe ontwikkelingen, zeker op het gebied van zorg. Daarom verbaast het mij dat het in Zuid-Europa wel kan, terwijl een scootmobiel in Nederland via een transportingang de bus in moet. Mensen mogen dan niet op de scootmobiel zitten en moeten via een trappetje naar binnen. Daarom vroeg ik of de innovaties uit Zuid-Europa bijvoorbeeld bij de nieuwe aanbesteding in Nederland kunnen worden meegenomen. Er zijn hiermee ook proeven in bepaalde delen van Nederland. Daar was ik ook benieuwd naar, maar misschien kan het in de verkenning worden meegenomen.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Ik zal het in de verkenning meenemen.

Mevrouw Uitslag vroeg naar de klachten. Ik heb al gezegd dat ik voor de schaalgrootte waarin het georganiseerd is, tevreden ben over de inspanning en de resultaten. Het aantal ritten is enorm gestegen. Er zijn twee bijzonderheden waardoor het aantal klachten gestegen is.



Connexxion heeft een compensatieregeling geïntroduceerd en houdt dus heel duidelijk de vinger aan de pols. In januari en februari is het aantal klachten gedaald ten opzichte van het najaar, toen het ook veel slechter weer was. Als ik deze dingen bekijk – ik kan ze de Kamer doen toekomen – vind ik dat er zorgvuldig, nauwkeurig en in het juiste detail naar gekeken wordt. De suggestie om ook de provincies erbij te betrekken, neem ik mee in de verkenning.

Mevrouw Klijnsma vroeg of een centrale indicatiestelling mogelijk is. Ik ben daar net al op ingegaan. Ik organiseer pilots om integrale indicatiestelling te bekijken. In twee van de pilots speelt het onderwerp specifiek een rol. De resultaten komen in 2012 beschikbaar. Het maakt onderdeel van een groter kader uit, maar daar zijn wij net al even op ingegaan. Ik kan mij voorstellen dat het gedoe om het te organiseren soms nog erger is dan de rit zelf te moeten maken, zeker als de regie ook wankel is. Ik vind het een heel grote drempel, die moet worden weggenomen.

Mevrouw Voortman vroeg naar de inspraak van gebruikers; geldt die ook voor het leerlingenvervoer? Ja, dat is zo; het valt onder het ministerie van OCW. Er is een project van OCW en ons waarin de rol van gebruikers bij aanbestedingen wordt versterkt en waarbij ook het leerlingenvervoer betrokken is.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Ik vroeg naar een wettelijk recht op inspraak bij leerlingenvervoer. Begrijp ik goed dat dit recht er al is?

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Er is inspraak in de organisatie, maar dat is niet wettelijk geregeld.

Mevrouw Leijten vroeg naar verdergaande eisen voor aanbestedingsprocedures. Die vraag is al besproken. Wij hebben een groot verschil van inzicht over aanbestedingen. Laat ik hierbij zeggen dat ik in de totale verkenning het functioneren van Valys fundamenteel wil bekijken. Los van mijn tevredenheid over de vooruitgang bij Connexxion was het ook een volstrekt ondoelmatige investering geweest als ik allerlei mensen voorstellen voor andere vormen had laten doen terwijl ik de aanbesteding al met een jaar had verlengd. Naast de verbetering van de kwaliteit heb ik ook de pragmatische beslissing genomen om het met een jaar te verlengen. Gelet op dat gegeven wil ik het geheel heel goed bestuderen. Daarmee ben ik aan het einde gekomen van mijn beantwoording van de individueel gestelde vragen.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de staatssecretaris alle opties openhoudt en dat zij niet op Valys zal bezuinigen – dat is haar verantwoordelijkheid – maar ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over de kaders van verantwoordelijkheid voor gehandicaptenvervoer dat is afgeschoven naar gemeenten en zorgverzekeraars. Als je vanwege een beperking afhankelijk bent van een vervoerder, moet het dan niet gewoon goed geregeld zijn? Als de staatssecretaris daar ja op antwoordt, neemt zij dan al mijn voorstellen op in haar nieuwe regeling voor gehandicaptenvervoer?

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Een zo goed mogelijke score op dit terrein is ook mijn doel. Ik schuif nooit taken af naar overheden. Als ik decentrale overheden taken geef, doe ik dat omdat ik ervan overtuigd ben dat die taken daardoor beter kunnen worden uitgevoerd. Ik zal dat ook zeker meenemen in de verkenning, maar ik neem ook alle suggesties van mevrouw Leijten in de verkenning mee.

De **voorzitter**: Dan hebben wij een serieus probleem. Met betrekking tot het wegzetten van de begeleiding van de AWBZ naar de gemeenten staat er heel duidelijk in het bestuursakkoord: beleidsarm. Dat geldt dus ook voor gehandicaptenvervoer. Dan hebben wij echter een probleem, want

dan kan de staatssecretaris geen kaders stellen. Het is daarom als volgt: of de staatssecretaris stelt kaders en zorgt daarmee voor een wettelijke basis of het bestuursakkoord klopt waarin staat dat het deel van de AWBZ-begeleiding, waar ook het vervoer deel van uitmaakt, niet beleidsarm naar de gemeenten gaat.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Dit is plotseling een abstractie op het niveau van het bestuursakkoord. In het bestuursakkoord is afgesproken dat als ik ervan overtuigd ben dat regelingen op maat beter dicht bij de cliënten getroffen kunnen worden, de gemeenten veel beter in staat zijn om dat te doen. Alle nu geldende afspraken zijn daarbij meegenomen. Ook de financiën die daarbij horen, zijn overgedragen. Er bestaat geen licht tussen onze opvatting daarover en de opvatting van de VNG. Ik ben ervan overtuigd dat het keurig zal verlopen. Het fundamentele verschil is dat dit kabinet zegt dat je ook de decentrale overheden en de cliënten in een dialoog de kans moet geven om tot betere oplossingen dan «one size fits nobody», één indicatie met één aanbod, te komen. Daarin verschillen wij van mening. Ik kies nadrukkelijk voor de ruimte die de gemeenten en de cliënten krijgen om samen innovatief te denken en tot betere oplossingen te komen dan ik tot nu toe heb kunnen bieden.

De **voorzitter**: Het zou mooi zijn als de staatssecretaris haar woorden zou waarmaken. Ik laat mij niet zeggen dat wij voor «one size fits nobody» zijn. Ik zeg zelfs dat als je dat wilt, je voor een basis moet zorgen, ook al zijn wij het niet met aanbestedingen eens. Daar neemt de staatssecretaris afstand van, want dat wil zij aan gemeenten laten. We hebben gezien waartoe dit heeft geleid, namelijk tot veel Kamervragen en veel items op de televisie. Het heeft geleid tot het woord «incident» en het niet oplossen van het probleem, omdat de verantwoordelijkheid is afgeschoven. Het is erg jammer om dat te moeten constateren.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: «Incident» is een verkeerd woord. Eén geval waar het niet goed gaat, is een schrijnend geval; dat moet je geen «incident» noemen. Ik ben het ook niet met mevrouw Leijten eens dat dit is afgeschoven. Alle normen, waarden en regels die wij samen hebben ontwikkeld op dit dossier, gaan onverkort mee naar de gemeenten en zij zullen zich die onverkort aantrekken. Dit is een voortgaande discussie over de vraag hoe we in deze samenleving voor elkaar zorgen. Ik ben ervan overtuigd dat het in deze nieuwe constructie erop vooruit zal gaan. We verschillen daarin van visie.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Hoe garandeert de staatssecretaris dat die kaders goed meegenomen worden? Gaat de staatssecretaris bijvoorbeeld minimumeisen stellen? Als je dat helemaal aan een gemeente overlaat die bijvoorbeeld zegt dat het voor haar helemaal niet hoeft, moet de landelijke overheid natuurlijk wel een middel hebben om te kunnen zeggen wat het kader en de minimumeisen zijn. Ik hoor dus graag van de staatssecretaris of zij minimumeisen gaat stellen aan de gemeenten.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: De kwaliteit en de criteria – ik verwijs naar mijn antwoord aan mevrouw Klijnsma – gaan natuurlijk onverkort mee. Wat betreft de keuzes en de vraag hoe we dit samen gaan oplossen, kan het heel goed zijn dat de gemeente en de cliënten samen op andere gedachten komen dan ik zou zijn gekomen. In het bestuursakkoord is een heel zorgvuldig transitietraject tot stand gekomen. Daar is VWS ongelofelijk nauw bij betrokken, juist om te bewaken dat wat wij bereikt hebben in de periode dat wij het voortouw hadden op dit dossier, niet verloren gaat in het bestuurakkoord. Binnen die «trialoog» is dit volgens mij geborgd. We maken het gehele transitietraject mee en we gaan nu niet al dingen vastleggen die ook de innovatie

en de verbetering in de weg staan. Ik zeg dus eigenlijk ja en nee. Ik wil het nu niet van bovenaf vastleggen, want ik wil ruimte geven, maar ik zit er wel bovenop om te bekijken of de geest en de bedoeling van de afspraken, de verworven rechten en de verworven inzichten bewaard blijven.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Ik snap wel dat de staatssecretaris zegt dat je de gemeenten de mogelijkheid moet geven om samen tot andere keuzes te komen. Volgens mij bedoelt zij dat de kwaliteit gewaarborgd moet zijn, maar als gebruikers en gemeenten samen tot een bepaalde vorm komen waarbij de kwaliteit geborgd is, wil zij dat niet met regels vastleggen. Dan kom ik echter op een andere voorwaarde, namelijk dat de inspraak van gebruikers heel goed geregeld moet zijn. De staatssecretaris was nog niet klaar met de beantwoording van mijn vragen, maar ik heb ook gevraagd naar de regiegroep Op weg naar beter contractvervoer en het project Grip op vervoer. Dat zijn volgens mij projecten die de inspraak goed borgen. Ik hoor graag van de staatssecretaris dat die projecten worden voortgezet en dat daarop in ieder geval niet bezuinigd wordt.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Wat mij betreft wordt dat soort dingen natuurlijk niet geschrapt, juist niet in dat transitietraject wat betreft de Wmo. Mochten er met Valys dingen veranderen – dat zou kunnen, dat hoeft niet en dat weet ik dus nog niet – dan geldt het ook daarvoor. Dat bedoel ik met de verworvenheden; die moeten natuurlijk niet verloren gaan. Ik deel uw angst en bezorgdheid niet, maar ik erken wel dat het mogelijk is dat het leerproces dat wij samen hebben doorgemaakt in deze organisatievorm, verloren zou kunnen gaan als anderen daarmee aan de gang gaan. Daar ga ik dus in mee. Op gemeentelijk niveau heb je overigens al een enorm goede inspraak.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Ik neem aan dat de staatssecretaris doelt op bijvoorbeeld de gemeenteraden.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Nee, ik bedoel de Wmo-adviesraden.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Daar kom ik in mijn tweede termijn op terug.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Blijft Grip op vervoer gewoon overeind en kan men daar enthousiast mee verder? Dit vraag ik naar aanleiding van de vraag aan mevrouw Voortman. Ik heb niet helemaal goed begrepen of hierop «ja» is geantwoord.

De **voorzitter**: Deze vraag komt in de tweede termijn aan de orde en dan kan mevrouw Klijnsma daarop doorvragen.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris en de minister voor de antwoorden. Het is goed om te horen over de inspanningen om het reguliere openbaar vervoer en de stations toegankelijk te maken. Het is heel goed om daarover met de gebruikers in gesprek te blijven. Ik weet nog heel goed uit mijn periode als wethouder dat ik veel contacten had met een meneer in een scootmobiel die heel goed kon uitleggen welke stoepranden prettig zijn en welke niet. Ik kan mij voorstellen dat dit ook geldt voor stations. Het is zeker de moeite waard om dat een keer aan den lijve te ondervinden zoals mevrouw Leijten in eerste termijn zei, want dat is een ervaring die je dan ook meeneemt. Het is dus goed om dit te horen.

Het feit dat ruim 300 000 mensen een Valyspas hebben, is voor ons een teken dat die voorziening gewaardeerd wordt en werkt, maar we blijven ons toch een beetje zorgen maken over het feit dat de helft van die mensen blijkbaar die pas niet gebruikt. De staatssecretaris geeft aan dat niet helemaal duidelijk is wat hiervan de reden is. Kan zij deze vraag meenemen in de verkenning? Zijn mensen inderdaad afgeschrikt of regelen ze het zelf en houden ze die pas achter de hand? Daar is de VVD-fractie benieuwd naar.

Dan kom ik toch op die ene persoon van de 300 000 mensen. Inderdaad is het fijn dat 299 999 mensen dit wel kunnen. Deze persoon heeft echter toch het filosofische dilemma op tafel gebracht, namelijk de veiligheid versus het recht op vervoer. Dit is erg cruciaal, want mensen moeten niet de gevangene van hun eigen huis zijn, ook al hebben wij ons tot het maximale ingespannen. Voor de verkenning wil ik de volgende vraag meegeven: in hoeverre moet veiligheid altijd het doorslaggevende argument zijn? Als iemand gewoon vervoerd wil worden en voor lief neemt dat hij in een onveilige situatie komt, moeten wij hem dan niet dat recht geven? Vinden wij het belangrijker en willen we liever dat mensen opgesloten zitten en niet kunnen kwijtraken of vallen, of accepteren we dat ze naar buiten kunnen met het bijbehorende risico? Deze vraag stellen wij soms ook bij mensen met dementie en is erg relevant.

De **voorzitter**: Nu uw laatste vraag.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): Wat betreft de vraag of het contract met Connexxion verlengd moet worden, vraag ik de staatssecretaris om daar echt bovenop te zitten en niet achterover te leunen. De 1 mln. die nodig is voor de rolstoelen, is een belangrijk punt. Gisteren hadden wij een debat over het CAK en over prioriteiten. Daar was ook sprake van 1 mln. Dat rolstoelen vast kunnen worden gezet in een scootmobiel, vind ik een hogere prioriteit. Als het echt nergens anders vandaan kan komen, laten we het CAK lekker nog twee jaar een bv zijn.

Mevrouw **Uitslag** (CDA): Dat laatste wil ik niet, maar dat is een ander debat.

De **voorzitter**: Mevrouw Uitslag krijgt het woord.

Mevrouw **Uitslag** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris en de minister voor de beantwoording. Ik heb begrepen dat er een verkenning in twee delen komt. Het eerste deel wordt een bovenregionale verkenning over de mogelijkheid om zaken te decentraliseren naar de provincie en op dat niveau een goed integraal maatwerkpakket te kunnen leveren, samen met de minister en het openbaar vervoer met bussen. De inspraak van de gebruiker moet daarbij zeker worden meegenomen. Het tweede deel van de verkenning is, als ik het goed begrijp, het gedecentraliseerde doelgroepenvervoer. Ik werd getriggerd door de staatssecretaris toen zij haar heldere betoog begon met de vragen waar het vandaan komt, hoe het ooit begonnen is en waar we nu staan. Ik zie heel graag in de inleiding van de verkenning wat zowel bovenregionaal als gedecentraliseerd de visie is op het Valysvervoer, waar mensen nu wel en geen recht op hebben, waar wij een grens trekken, wie waarvoor verantwoordelijk is en hoe de mensen zelf kunnen bijdragen aan die verantwoordelijkheid. Mijn voorstel is om dit groots aan te pakken. Tot slot: wanneer kunnen wij de verkenning verwachten?

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen, want enkele zaken zijn wel enigszins verhelderd. U zult het mij echter niet euvel duiden dat ik, wanneer de staatssecretaris zegt dat dit kabinet zeer van de inclusieve samenleving is, daar toch vraagtekens bij zet. Eerlijk

gezegd: als ik denk aan de Wajong, de AWBZ, de WSW, de huurtoeslag en het zorgpakket, word ik niet vrolijk van het feit dat al deze maatregelen van het kabinet juist bij mensen met beperkingen terechtkomen, die heel de handel over zich heen krijgen. De inclusieve samenleving is dus niet bepaald de topprioriteit van dit kabinet. Het is echter heel fijn dat de 60 mln. overeind blijft en dat het budget van Valys niet wordt aangetast. Daar ben ik oprecht blij mee, want voor hetzelfde geld waren mensen in hun mobiliteit ook nog verder beknot geraakt.

Ik sluit mij aan bij degenen die hebben gevraagd naar het onderzoek van inactieve pashouders, want ik ben razend benieuwd waarom bijna de helft van de pashouders absoluut geen gebruik maakt van Valys. Ik heb te vaak gehoord van individuen dat dit komt doordat het te ingewikkeld is en doordat ze te lang moeten wachten. Ik ga niet op casussen in zoals collega's soms doen, want daar houd ik niet van, maar de grote lijnen moeten we beet pakken.

Het vastzetten van de rolstoelen is zeer belangrijk en ik zal dat waar mogelijk zeker ondersteunen. Ik neem aan dat een van mijn collega's met een motie komt, maar anders wil ik dat zelf ook wel doen.

Het wettelijk regelen van de inspraak bij het leerlingenvervoer is essentieel en moeten we gewoon doen met z'n allen. Ook daarop moeten we dus acteren.

Valys moet wat mij betreft landelijk aangestuurd blijven worden en moet niet worden gedecentraliseerd naar provincies of gemeenten. Je moet namelijk in Nederland ook bovenregionaal kunnen reizen. Je moet dit landelijk blijven aansturen. Hoezeer ik ook voor decentralisatie ben: Valys moet landelijk blijven.

Last but not least: de handboeken. Als oud-wethouder had ik te maken met de Wet voorzieningen gehandicapten en heb ik ook aanvullend openbaar vervoer aanbesteed. Ik zou het echter niet verkeerd vinden als we de inhoud van de handboeken, of in ieder geval een soort samenvatting daarvan, wettelijk voorschrijven. Eenduidigheid is namelijk heel wezenlijk. Mensen in gemeenten moeten in ieder geval staat kunnen maken op een bepaalde kwaliteit van hun aanvullend openbaar vervoer. Ik weet hoe je dat met voeten kunt treden als je wethouder bent. Dat is nu eenmaal zo; ik kan het niet mooier maken. Ik zou het dus niet verkeerd vinden als je wat betreft de kwaliteit nog eens heel ernstig kijkt naar het wettelijk voorschrijven van de handboeken.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Voorzitter. Een veel gehoord woord in de eerste termijn van het kabinet was «verkenning»; er komt nog extra informatie. We hebben echter wel op een aantal punten zeer concrete zaken besproken. Ik sluit mij aan bij wat mevrouw Venrooy zei: er moet echt een oplossing komen voor die gevallen waarvoor er tot nu toe geen oplossing is. Misschien kunnen we daarin samen iets doen en ik wil daarvoor een lans breken. Laten we niet bekijken wat niet kan, maar laten we bekijken hoe we dit wel kunnen realiseren.

Ten aanzien van de kwaliteit sluit ik mij aan bij wat mevrouw Klijnsma aangaf over het wettelijk voorschrijven van de handboeken. Ik wil best geloven dat op lokaal niveau allerlei mooie dingen te bereiken zijn, maar het is toch goed om een kader mee te geven, ook om duidelijkheid te geven aan gemeenten en om gebruikers een steuntje in de rug te geven wanneer zij in overleg met gemeenten gaan. Inspraak is daarvoor een zeer belangrijk middel en ik vraag de staatssecretaris om in de tweede termijn in te gaan op de vraag hoe het zit met het project Grip op vervoer en de regiegroep Op weg naar beter contractvervoer. Zijn deze projecten echt gewaarborgd?

Ten aanzien van het leerlingenvervoer en het wettelijk recht op inspraak beraad ik mij of ik nog met een motie kom.

Ik vond het interessant dat de staatssecretaris zei dat ze het misschien niet mocht zeggen, maar dat er vandaag niet is bezuinigd op Valys. Ik ga ervan uit dat dit op Prinsjesdag ook nog niet het geval zal zijn.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Ik vond de staatssecretaris, die ik vandaag voor het eerst meemaak, erg warm en lief; laat dat ook gezegd zijn. Natuurlijk heeft zij gelijk met haar opmerking dat nergens een 100% vlekkeloze score haalbaar is, maar de door mij aangehaalde excessen zijn echt veel te gortig. Als je drie avondvullende televisieprogramma's kunt maken over misstanden in het doelgroepenvervoer, is er echt iets mis. Dan past een vuist op tafel bij Connexxion en geen compliment. De staatssecretaris gaf aan dat zij flink gaat studeren. Dat is mooi. Kan zij toezeggen dat zij bij al dat studeren ook gaat onderzoeken of er een kostenplaatje kan komen voor de realisatie van de laatste veiligheidschakel, de verplichte stevige vastzetpunten aan de rolstoelen?

#### **Voorzitter: Venrooy-van Ark**

Mevrouw **Leijten** (SP): Voorzitter. Ik zei tegen de minister van Infrastructuur en Milieu dat zij nu bij een mensencommissie is. Zij zei dat zij alles doet voor de mensen, maar vervolgens schoof ze alles af en doet zij niets. Ik stel dus nog steeds vast dat zij de minister voor asfalt, spoor, wetten en regels is maar niet voor de mensen. Dat kan zij natuurlijk veranderen door net als de staatssecretaris te zeggen dat alles verkend gaat worden. En ja, er moeten bredere wettelijke kaders komen voor het gehandicaptenvervoer. Wat gaat de staatssecretaris immers verkennen? De toekomst van Valys! Dat zal wel neerkomen op: hoe gaan wij dat afschuiven? Ik steun de oproep van de PvdA-fractie dat Valys een bovenregionaal, dus landelijk vervoerssysteem moet blijven en dat wij niet in de situatie van voor 2004 terecht moeten komen. Toen konden mensen wel in de regio op bezoek bij familieleden maar niet buiten die regio; die regio is er niet voor niets. Minister, verdiep u vooral ook in die geschiedenis!

In de commissie die zich bezighoudt met de zorg, geldt altijd dat het verschil tussen de papieren werkelijkheid en de reële werkelijkheid gigantisch groot is. Er worden geen minimale kaders gesteld omdat gemeenten die zelf kunnen bepalen, maar wat is de praktijk in een kleine gemeente? We noemen die gemeente «Zoeterwoude». Een wethouder heeft in zijn portefeuille: financiën, grondbeleid, gemeentelijke gebouwen, verkeer en vervoer, openbare werken, riolering, nutsvoorzieningen, waterbeleid, de financiële component bij W4, de dorpskern en nog een hele hoop dingen, waaronder welzijn, de Wmo en het ouderenbeleid. Hij heeft één collega en er zijn bij die gemeente waarschijnlijk drie ambtenaren in dienst. En dan komt Connexxion voor het aanbestedingsproces met zijn juristen en experts. Dan blaast Connexxion die ambtenaren en die wethouder, die de beste wil hebben, van tafel. Er komt een slecht bestek. De regels zijn wel gehandhaafd. De overbelaste ambtenaren en wethouder kunnen het gewoon niet aan. En wie is de dupe? Degene die vervoerd moet worden. Eigenlijk erkent de minister het probleem, want zij zegt dat er een handboek is gemaakt waarin staat hoe je moet aanbesteden. Het is immers knap ingewikkeld voor gemeenten. Als je een handboek maakt omdat iets ingewikkeld is, kun je ook wettelijke kaders stellen. Dat is een kwestie van willen.

De **voorzitter**: U geeft het voorbeeld van een gemeente die u vervolgens wel bij naam noemt. Gemeenten doen zo'n aanbesteding echter vaak gezamenlijk, omdat zij samenwerken op het gebied van de volksgezondheid, de Wmo en de zorg. Ik vind dat u er heel stellig in gaat en op een bepaalde manier ook een diskwalificatie afgeeft, temeer omdat Wmo-adviesraden en gemeenteraden bovenop deze onderwerpen zitten.

Ik vind dat u daarmee te kort door de bocht gaat. Dat wilde ik even gezegd hebben.

Mevrouw **Leijten** (SP): Dat mag u gezegd hebben. Ik zie dat ook in grote steden ambtenaren gigantisch worstelen met hun aanbestedingstaken. Aanbestedingen zijn juridisch ontzettend ingewikkeld. Aan de andere kant zitten partijen die multinationals zijn en die juristen in dienst hebben die wel die kennis hebben. Op die manier geef je een publieke taak uit handen. Uit onderzoek naar bijvoorbeeld de arbeidsvoorwaarden in sectoren die tegenwoordig aanbesteed worden – de thuiszorg maar ook het taxivervoer – blijkt dat de prijs wordt betaald door de mensen die het werk doen en de mensen die daarvan afhankelijk zijn. Het is uw keuze om op deze manier de markt aan zet te laten zijn. Ik stel vast dat we, als we iets belangrijk vinden, gewoon een wettelijke basis moeten vastleggen. Daarna gaat de gemeente dan aanbesteden op kwaliteit en service. Dan zijn we waar we moeten zijn. Nu zijn er alleen verliezers, behalve de vervoerders, de grote multinationals, die dik verdienen aan deze regelingen.

De **voorzitter**: Mij zijn voorbeelden bekend waarin cliëntenraden zich over bestekken hebben gebogen of waarin Wmo-raden hun colleges van advies hebben voorzien, waardoor heel lokaal maatwerk in die bestekken terecht is gekomen. Een klein beetje meer vertrouwen in de lokale afvaardiging van de SP om hier ook lokaal bovenop te zitten, zou misschien ook meer op zijn plaats zijn. Ik heb al gezegd dat u heel kort door de bocht gaat, maar wellicht verschillen wij op dit punt heel sterk van visie.

Mevrouw **Leijten** (SP): De wens van de VVD om de SP te begrijpen, is ook ver te zoeken. Ik vind dat je een basis moet vaststellen voor de eisen in de aanbesteding. Dan zijn de Wmo-raad en de gemeenteraad aan zet om dat lokale maatwerk toe te passen. Het gaat zelfs zover dat mijn partij ...

Mevrouw **Uitslag** (CDA): Dit wordt een onderonsje. Kunt u even kort en bondig zijn, alstublieft?

Mevrouw **Leijten** (SP): De volgende keer mag mevrouw Uitslag de voorzittershamer hanteren. Dan kan ik ook wat actiever zijn in het debat. Mevrouw Uitslag, als mij wordt verweten dat ik geen vertrouwen zou hebben in lokale bestuurders ...

Mevrouw **Uitslag** (CDA): Ik vraag alleen of u het kort wilt houden.

Mevrouw **Leijten** (SP): ... dan wil ik graag dat er geluisterd wordt. Ik ben zelfs zover gegaan dat ik zeg: als je dan wilt aanbesteden en als dat dan het systeem is, maak de basis dan zo solide dat je het voorzorgprincipe hanteert en geen problemen krijgt. Dan kunt u het door u genoemde lokale maatwerk daar nog bovenop leggen.

### **Voorzitter: Leijten**

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik heb een vraag genoteerd van mevrouw Klijnsma. Zij kwam terug op het wettelijk voorschrijven van de handboeken. De Wp 2000, inclusief de Taxiwet, is een algemene wet en geldt dus voor iedereen. Daarin kan dit dus in ieder geval niet toegepast worden. Je zou wel kunnen bekijken of je dit specifiek bij de Wmo of elders kunt doen. Ik vond het antwoord van de staatssecretaris eigenlijk heel mooi. Zij gaf aan dat de inhoud van een handboek steeds wijzigt, want een handboek gaat over kwaliteitseisen en die zullen steeds aangepast worden naarmate er meer bekend is op dit terrein en

naarmate er meer mogelijkheden zijn. Daarom is dit een levend document. Je zou dus ook heel goed kunnen bekijken of je de concessieverlener die eisen zou kunnen laten stellen, met steeds een handboek als hulpmiddel maar niet als verplicht middel. Daarmee heeft mevrouw Klijnsma in haar vorige rol als wethouder ook te maken gehad. De staatssecretaris heeft al gezegd dat die kwaliteitseisen ook voor haar van belang zijn. Volgens mij gaat het er veel meer om dat je die op een goede manier in beeld weet te krijgen dan om het verplicht stellen van een handboek zelf.

Mevrouw Leijten vroeg zich af of er een verschil is tussen de staatssecretaris en mij, omdat de staatssecretaris wel antwoordde op de vraag over het bredere kader en ik niet. Dat is echter de formele rolverdeling in een kabinet. Ik maak het bredere kader, de Taxiwet, die voor iedereen geldt, dus ook voor vervoer dat helemaal niet over gehandicaptenvervoer gaat. Daarom stel ik via de Taxiwet geen specifieke eisen. De staatssecretaris kan via haar specifieke doelgroepenbeleid, bijvoorbeeld in het kader van Valys of de Wmo, aanvullende eisen stellen. Dat is dus «het verschil van mening» dat wij hebben. Net als de staatssecretaris geloof ik zeer in de kracht en de mogelijkheden van decentrale overheden. Ook ik ben in het verleden wethouder geweest. Deze discussie vindt nu op vele terreinen plaats, bijvoorbeeld op het terrein van de ruimtelijke ordening. Zeker bij sommige partijen leeft de gedachte dat iets goed is als het maar centraal geregeld is. Ik geloof erg in de autonomie en de kracht van gemeenten en provincies. Ik denk ook dat dit bij hen in goede handen is.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Dat is volgens mij een beetje te zwart-wit geredeneerd. Volgens mij bedoelen de partijen die hebben gepleit voor het wettelijk verplicht stellen van de handboeken, niet dat alles landelijk bepaald moet worden. Wij vragen een duidelijk kader van minimumeisen. De invulling daarvan is vervolgens inderdaad aan de gemeenten. Minimumeisen en een duidelijk kader, dat is volgens mij het enige wat wij vragen.

De **voorzitter**: Wilt u er meteen achteraan, mevrouw Klijnsma?

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): De Valys-gebruikers zijn door de bank genomen redelijk tevreden, maar de Wmo-gebruikers hebben heel veel mitsen en maren. Als wij dat onderkennen, is het helemaal niet verkeerd om een soort basis te leggen in de Wmo, zodat wethouders weten wat die kwaliteitseisen zijn. Dat geldt ook voor de adviesraden binnen de Wmo, want die mensen willen heel graag weten waarop zij in ieder geval kunnen enten. Ook als oud-wethouder zou ik dit helemaal niet beroerd vinden, want dan weet je ook zelf vanuit welke basis je redeneert.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij is dit precies het onderscheid dat ik probeerde te maken en is dit precies de reden waarom ik zei dat wij dit niet in de Taxiwet opnemen, omdat dat een algemene wet is. Volgens mij zeggen jullie nu ook dat niet alles nationaal opgenomen moet worden, maar daar opgenomen moet worden waar het specifiek geregeld moet worden. Die keuze om dit bijvoorbeeld bij de Wmo te doen, kun je maken.

De **voorzitter**: De kwaliteitseisen vallen nu toch onder de Taxiwet, juist ook voor de doelgroepen? U schuift het nu af naar de Wmo, maar u bent toch de «minister van vervoeren»? Dan moet u hiervoor toch ook een minimale basis leggen in de Taxiwet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de Taxiwet staan gewoon minimale basiskwaliteitseisen. Daar staan alle minimale kaders in die voor iedereen van toepassing zijn. Vervolgens hebben wij in



Nederland ook vervoer voor specifieke doelgroepen. In aanvullende regelingen, bijvoorbeeld in de concessie, kun je vastleggen waaraan dat vervoer moet voldoen. Er is ook een voertuigeisenreglement. Daarin staat waaraan de auto's voor het speciaal gehandicaptenvervoer moeten voldoen. In de concessies – maar dan kijk ik weer naar VWS – staan de afspraken over de bediening van de klant, de bereikbaarheid enzovoorts. Je moet dus goed bekijken via welke wetgeving en regelgeving je dit wilt doen. Ik ben het met de fracties van GroenLinks en de PvdA eens dat dit specifiek is en niet nationaal, via de algemene Taxiwet.

Tot slot de vraag van mevrouw Klijnsma over het specifieke project Grip op vervoer; dat antwoord was ik haar nog schuldig. Het project Grip op vervoer hebben wij ingesteld omdat de handboeken niet alleen van belang zijn voor de vervoerders en de gemeenten. In de handboeken wordt geregeld dat ook de klant betrokken wordt bij de besteding, maar dan moet de klant, de reiziger, daar natuurlijk ook zelf iets van weten. Vervolgens is een eenmalig, tijdelijk project opgestart waarbij de CG-Raad en klantenraden 0,5 mln. hebben gekregen om reizigers beter te betrekken bij de aanbesteding van contracten. Het is geen continu project, maar een eindig project. Daar wordt dus niet op bezuinigd; het is gewoon een aflopend project. Zij hebben geleerd hoe zij hun klanten en leden moeten vertellen wat in die handboeken staat, waar zij recht op hebben en hoe zij daarmee kunnen omgaan.

De **voorzitter**: Mevrouw Klijnsma, is dit niet voldoende uitgediscussieerd? Zij gaat het niet doen.

Mevrouw **Klijnsma** (PvdA): Het pleidooi is natuurlijk dat de minister voor een aantal jaarschijven Grip op vervoer voortzet. Het zou doodzonde zijn als je het project nu afbouwt, want daarmee ben je de meerwaarde kwijt. Ik pleit er sterk voor om hier nog voor twee jaarschijven inzet voor te plegen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kijk daar anders tegen aan. Het is een goed project geweest dat ook gewaardeerd is door verschillende partijen. De aanjaagrol die wij als overheid daarbij hebben gehad, is daarmee nu vervuld. Het is budgettair ook nergens ingepland. Dat was ook in het verleden zo. Het heeft niet met bezuinigingen te maken; het is gewoon een eindig project geweest. Als je voor meer jaren zoiets wilt doen, zul je daar nieuw budget voor moeten vinden. Ik heb dat budget niet over; dat kan ik alvast zeggen. Ik denk echter ook dat de CG-Raad en de klantenraden de juiste info van ons hebben gekregen om dit verder zelf in te kunnen vullen.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Voorzitter. Mevrouw Venrooy vroeg hoeveel Valys-passen er zijn en waarom zij niet worden gebruikt. Dat gaan wij meenemen in de verkenning.

Mevrouw Venrooy heeft een ontzettend belangrijk punt op tafel getoverd. Daar ben ik blij mee, want de manier waarop gesproken werd over de chauffeurs die mensen op grond van de veiligheid niet meenamen, legde bij hen een beslissing neer in een moreel dilemma tussen geldende veiligheidseisen en empathie met een cliënt die ontzettend graag iets wil. Dat dilemma hoort niet op het bordje van de chauffeur van welke organisatie dan ook, maar hoort bij ons. Ik vind het heel goed dat dit daar is weggehaald om daar iets mee te gaan doen, want volgens mij zitten wij en u hier om die grenzen te verkennen. Dit gaat ook mee in de verkenning van het doelgroepenvervoer.

Links en rechts van mij is koortsachtig gekeken naar de aanpassing van de rolstoelen; dat zeg ik tegen de heer De Mos. Op dit moment wordt uitgezocht waar de 1 mln. thuishoort: bij de bus voor de drie aanknopingspunten of bij de rolstoelen. Dat gaan wij verder uitzoeken. De kwaliteitscri-

teria staan natuurlijk gewoon bovenaan; daar vinden wij wel een oplossing voor. Daarbij is gewoon maatwerk aan de orde. Als het om de rolstoel is, is dit van mij. Dan gaan die kosten gedeclareerd worden op de individuele cliënt die die rolstoel heeft. Dat neem ik dus op me.

Mevrouw **Venrooy-van Ark** (VVD): Ik dank de staatssecretaris. Zij geeft aan dat zij dit nog even uitzoekt. Wil zij de Kamer daar schriftelijk over informeren? En als zij de Kamer dan toch schriftelijk informeert, wil zij dan in het kader van het zojuist op tafel gelegde dilemma bekijken of er misschien nog een ultieme poging kan worden gedaan om daar iets aan te doen, ook al gaat het op zoveel mensen om één persoon? Dat zou ik graag in die schriftelijke ronde meekrijgen.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Op dit moment kan ik daar niet over corresponderen, omdat deze mevrouw heeft gekozen voor een rechtsgang. Ik zal wel inzichtelijk maken welke inspanningen er zijn gepleegd, waarom ik hier heb gezegd dat het om 1 op de 300 000 mensen gaat en hoe wij daarover gaan spreken, ook over de uithoeken van die gedachtegang.

Mevrouw Uitslag pleitte ervoor om Valys groots aan te pakken. Dat wil ik doen en zij merkt ook waarom: omdat er zoveel verschillende invalshoeken op tafel kunnen komen als wij hierover spreken. De resultaten hiervan krijgt de Kamer voor de zomer, nog dit semester.

De vraag van mevrouw Klijsma over de inactieve pashouders heb ik al beantwoord: dat punt betrek ik bij de verkenning.

Het behouden van de aansturing en het verhaal van de handboeken neem ik mee in de verkenning. Ik denk dat ik al de politieke wil heb laten zien om mij daarbij maximaal in te zetten voor de cliënten; dat zal ik ook doen.

Mevrouw Voortman pleitte voor inspraak in het leerlingenvervoer. Een motie is natuurlijk prima; die moet aan het adres van de minister van OCW gericht worden, want dit behoort tot haar portefeuille. Ik kan op dat punt niet bewegen.

De vraag van de heer De Mos over het kostenplaatje van de bevestigingspunten heb ik zojuist al beantwoord. Dat punt gaan wij bekijken. Ik ben zojuist ook al ingegaan op het zoeken van een oplossing voor die ene persoon en de knel tussen onveilig vervoer en de mogelijkheden, maar dit punt til ik naar mijn niveau.

Met de opmerkingen van mevrouw Leijten over de gemeenten, alles wat daar niet goed gaat en wat volgens haar niet goed gaat bij decentralisatie, ben ik het gewoon niet eens. Wij hebben een verschillende visie op het bestuur. Ik heb een groot vertrouwen in het lokale bestuur. In al mijn contacten hierover heb ik ook geen aanleiding om die schrikbeelden voor mij te zien. Ik moet dus weer constateren dat wij andere dromen en andere nachtmerries hebben.

De **voorzitter**: Ik schets gewoon de werkelijkheid. Een wethouder die het erg druk heeft met een overvolle portefeuille, moet onderhandelen met een multinational. Het gaat niet om al of niet vertrouwen hebben in het lokale bestuur. Als u daarvoor uw ogen sluit, staat u echt heel ver van de werkelijkheid af. Mevrouw Voortman heeft nog een vraag over het leerlingenvervoer.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Inderdaad. De staatssecretaris verwijst nu naar de minister van OCW, maar het lastige is dat ik hier zit met de staatssecretaris van VWS en de minister van Infrastructuur en Milieu. Als ik hierover een motie indien, verwacht ik een reactie van het kabinet. Misschien moet ik die vraag meer stellen aan de voorzitter en de griffier: wat is een goede manier om hiermee om te gaan?

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: Als u de motie goed adresseert, aan de juiste minister, kan ik als postduif ervoor zorgen dat zij daar terechtkomt, in het verlengde van dit debat.

De **voorzitter**: En mevrouw Voortman kan ook altijd nog overwegen om het breed over het contractvervoer te hebben, want dan zijn wij gewoon terug bij de minister en de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Veldhuijzen van Zanten-Hyllner**: We gaan dit oplossen, mevrouw Voortman. Dat was het antwoord.

De **voorzitter**: Mijn vraag is of de heer De Mos zijn aankondiging over een motie wil handhaven, zodat wij dit debat plenair afronden. Zo niet, dan zijn er volgens mij andere fracties die dat willen. De heer De Mos was echter de eerste die zo'n aankondiging deed.

De heer **De Mos** (PVV): Ik heb zojuist van de staatssecretaris de toezegging gekregen dat zij dit gaat onderzoeken. Ik wil haar de gelegenheid geven om dat netjes te doen. Voor mij is een motie op dit moment dus niet noodzakelijk.

De **voorzitter**: Dan doen we het zo dat het algemeen overleg wordt voortgezet met mevrouw Voortman als eerste spreekster. Zij zal iets doen op het punt van het leerlingenvervoer. Mevrouw Klijnsma zal ook iets doen en ik zal zelf ook iets doen. Het is volgens mij helemaal geen verrassing waarover dat zal gaan. Dat gaan wij plenair aanmelden en dan zien wij de staatssecretaris en de minister terug. Ik dank de bewindslieden, hun ambtelijke ondersteuning, mijn collega's en natuurlijk het publiek op de publieke tribune en thuis.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Smeets (PvdA) voorzitter, Smilde (CDA), Koşer Kaya (D66), Van der Veen (PvdA), Van Gerven (SP), Van der Burg (VVD), Ouwehand (PvdA), Agema (PVV), Leijten (SP), Bouwmeester (PvdA), Wolbert (PvdA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Uitslag (CDA), Elias (VVD), ondervoorzitter, Dijkstra (D66), Dille (PVV), Gerbrands (PVV), Mulder (VVD), Venrooy-van Ark (VVD), Bruins Slot (CDA), Voortman (GroenLinks) en Klaver (GroenLinks).  
Plv. leden: Dijkgraaf (SGP), Kuiken (PvdA), Omtzigt (CDA), Berndsen (D66), Klijsma (PvdA), Ulenbelt (SP), De Liefde (VVD), Thieme (PvdD), De Mos (PVV), Kooiman (SP), Arib (PvdA), Vermeij (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Van Toorenburg (CDA), Lodders (VVD), Van der Ham (D66), Beertema (PVV), Bosma (PVV), Straus (VVD), Van Miltenburg (VVD), Ormel (CDA), Sap (GroenLinks) en Van Tongeren (GroenLinks).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Dijksma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leege (VVD) en Van der Werf (CDA).  
Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).