

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 XVI

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (XVI) voor het jaar 2004

Nr. 184

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 februari 2004

1. Samenvatting

Ik heb u op 20 augustus 2003 in een brief (25 847, nr. 30) geïnformeerd over de stand van zaken bij het aanbesteden van het bovenregionaal vervoer voor mensen met een handicap. Het huidige contract met ConneXXion (TraXX) loopt immers op 1 april 2004 af.

Er zijn zeven offertes uitgebracht. Inmiddels kan ik u meedelen dat ik van plan ben het nieuwe contract te gunnen aan Transvision BV te Utrecht. Het «nieuwe» systeem voor bovenregionaal vervoer (genaamd Valys) gaat op 1 april 2004 in en vervangt het bestaande TraXX-systeem van ConneXXion.

Tevens heb ik besloten dat iedereen die gebruik maakt van het systeem recht heeft op een «persoonlijk kilometerbudget» van 350 taxikilometers per jaar. Mensen die om medisch-ergonomische redenen niet met de trein kunnen en als gehandicapte geen vervoersalternatief hebben, hebben recht op 700 taxikilometers per jaar.

In deze brief ga ik meer gedetailleerd in op de aanbesteding van het bovenregionaal vervoer, de hoogte van de persoonlijke kilometerbudgetten, het indicatie- en communicatietraject en het standpunt van de gebruikersorganisaties.

2. Uitkomst aanbesteden bovenregionaal vervoer

Zoals eerder gemeld hebben negen bedrijven belangstelling getoond voor het contract bovenregionaal vervoer. Uiteindelijk zijn zeven offertes ontvangen. Bij mijn keuze heeft de kwaliteit van de aangeboden dienstverlening zwaarder gewogen dan de tariefstelling. Na beoordeling bleek dat de «economisch meest voordelige aanbidding», was gedaan door Transvision BV uit Utrecht.

Hiertegen is door één afgewezen partij middels een kort geding in het geweer gekomen. VWS heeft dat begin december 2003 op alle punten gewonnen. De afgewezen partij heeft tegen deze uitspraak hoger beroep (spoedappel) aangetekend. Dat dient op 22 maart 2004. Ik heb hierover juridisch advies ingewonnen en daaruit blijkt dat het spoedappel de definitieve gunning aan Transvision niet in de weg staat. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het definitieve contract met dit bedrijf.

3. Hoogte van de persoonlijke kilometerbudgetten

In mijn brief van 20 augustus 2003 heb ik mijn bedoelingen met het nieuwe bovenregionaal vervoersysteem aangegeven. Ik wil de knelpunten van het huidige systeem van TraXX oplossen en een breder gebruik van vervoer voor mensen met een beperking mogelijk maken. Daarbij hanteer ik een systeem van persoonlijke kilometerbudgetten met een maximaal aantal taxikilometers per jaar per reiziger: een standaard en een hoog pkb. Het hoge pkb is twee keer zo hoog als het standaard pkb. Dit individueel aantal taxikilometers is voor mensen met een standaard pkb bedoeld als aanvulling op het openbaar vervoer; voor mensen met een hoog pkb komt het in de plaats van het vervoer per trein.

Om de hoogte van de persoonlijke kilometerbudgetten vast te stellen, heb ik een aantal zaken afgewogen. Het belangrijkste is het tarief per taxikilometer van Transvision op basis van het jaarlijks beschikbare budget voor dit contract van € 17 miljoen. Verder is het huidige gebruik bestudeerd. Het afgelopen jaar is het aantal pashouders enorm gegroeid (inmiddels 55 000), maar slechts iets meer dan de helft van de TraXX-pashouders zijn actieve reizigers. Met deze gegevens heb ik het standaard en hoge pkb vastgesteld op respectievelijk 350 en 700 taxikilometers per jaar.

De pkb-systematiek gaat op 1 april 2004 in. Daarom bedragen het standaard en hoge pkb voor 2004 respectievelijk 275 en 550 taxikilometers. Ik stel de hoogte van de pkb's jaarlijks opnieuw vast op basis van gebruiksgegevens, het aangeboden tarief van Transvision, het beschikbare geld en het percentage niet-gebruik.

4. Indicatietraject voor hoog persoonlijk kilometer budget

De basis om gebruik te kunnen maken van Valys is min of meer gelijk aan het huidige systeem van TraXX. Mensen krijgen een persoonlijk kilometerbudget wanneer zij beschikken over een Wvg-vervoersindicatie (waaronder ook een Wvg-rolstoel en Wvg-scootermobiel), een OV-begeleiderskaart of een Gehandicaptenparkeerkaart. Al deze pashouders komen in ieder geval in aanmerking voor het standaard pkb aan taxikilometers.

Voor een hoog pkb geldt een bijzondere voorwaarde: deze mensen kunnen om medische/ergonomische niet met de trein reizen en hebben als gehandicapte géén vervoersalternatief. Het recht daarop moet apart vastgesteld worden. De huidige indicatiestelling voor het bovenregionaal vervoer vraagt niet expliciet of een reiziger in aanmerking komt voor een hoog of standaard pkb. De andere vervoersvoorzieningen (zoals Wvg-vervoersvoorziening en Gehandicaptenparkeerkaart) kennen andere indicatiecriteria die géén van alle afdoende ingaan op specifieke vragen voor het hoge pkb.

Ik heb ervoor gekozen de indicatiestelling voor het hoge pkb niet bij de vervoerder neer te leggen, maar via een apart aan te besteden indicatietraject nader in te vullen. In het verleden leidde het combineren van vervoer en indiceren er namelijk toe dat geen enkel bedrijf een offerte

uitbracht. Om deze reden is gekozen voor een separate opdrachtverlening. Drie partijen hebben in een aanbesteding belangstelling getoond. Ik ben van plan het contract voor de indicatiestelling voor het hoge pkb te gunnen aan Argonaut Advies uit Amstelveen. Het systeem van indicatiestelling voor het hoge pkb is naar verwachting begin maart 2004 gereed.

De indicatiecriteria voor het hoge pkb moeten zo objectief mogelijk zijn en worden daarom vastgelegd in een indicatieprotocol tussen indicatiesteller en VWS na advies van gebruikersorganisaties. Dit protocol bevordert een correcte besluitvorming bij de toegang tot het hoge pkb en de rechtszekerheid van gebruikers. De gebruikersorganisaties adviseren, net als bij de gehele aanbesteding van het bovenregionaal vervoer, ook bij het uitvoeren van het indicatietraject. De pashouder moet zelf een indicatie voor een hoog pkb aanvragen. Dit kost eenmalig € 25,-. Valys is op grond van de overeenkomst met VWS verplicht alle personen met een hoog PKB vervolgens ook te vervoeren.

Een afwijzende verklaring van het indicatiebureau over het toekennen van het hoge pkb kan worden bestreden bij een daartoe in te stellen heroverwegingscommissie. Die commissie brengt vervolgens een «second opinion» uit.

5. Standpunt gebruikerorganisaties

Gebruikersorganisaties zijn nauw betrokken bij het nieuwe systeem van bovenregionaal vervoer. De afgelopen maanden is veelvuldig overlegd tussen Transvision en gebruikersorganisaties over onder andere de keuze van de onderaannemers en de eisen aan chauffeurs. De komende tijd worden nog andere belangrijke onderwerpen besproken in de klankbordgroep, waarin naast Transvision en gebruikersorganisaties ook VWS en het ministerie van Verkeer en Waterstaat deelnemen.

VWS heeft de afgelopen maanden zowel ambtelijk als bestuurlijk regelmatig overlegd met de gebruikersorganisaties. Op 23 januari 2004 hebben de gebruikersorganisaties in een gezamenlijke brief hun standpunt gegeven over het nieuwe systeem voor bovenregionaal vervoer. Mijn uitgebreide reactie hierop treft u als bijlage bij deze brief aan¹. Niettemin wil ik een aantal punten uit die brief hier nog nader belichten.

- *Loslaten maximum aan pkb's*
De gebruikersorganisaties willen geen maximum voor het persoonlijk kilometerbudget. Dit zou in feite opnieuw een open-einde regeling creëren. Ik ben daar niet voor, omdat één van mijn doelen met het nieuwe bovenregionaal vervoer juist is om een financieel houdbaar systeem neer te zetten. Naast dit principiële argument zou zo'n wijziging betekenen dat alle inschrijvers opnieuw een aanbidding mogen doen. Dit levert onwenselijke vertraging en grote onzekerheid op. Om beide bovenstaande redenen is het loslaten van het maximum niet mogelijk.
- *Meereisregeling sporters*
De gebruikersorganisaties staan positief tegenover de meereisregeling voor sporters. Een gehandicapte sporter die met een team wil reizen en deelneemt aan door de sportorganisatie NEBAS erkende wedstrijden kan met Valys voor € 0,16 per persoon per kilometer naar de wedstrijd worden gebracht. Er mogen vanwege het wedstrijd-karakter bij deze reizen meer personen mee dan de gebruikelijke vier meereizenden per pashouder. Deze reis wordt bij één pashouder op zijn kilometerbudget in mindering gebracht.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

– *Ketenmanagement*

De gebruikersorganisaties hechten aan een goede regeling voor het ketenmanagement, het organiseren van een sluitende OV-keten bij één regisseur. Ik ben dat volledig met hen eens, maar ik heb besloten dit bij de onderhavige aanbesteding niet op te nemen. De reden is simpel: het zou de belangstelling enorm verkleind hebben. Ik verwijs naar de mislukte aanbesteding in 2002 waarvoor op een eisenpakket inclusief ketenmanagement, geen enkele inschrijving werd ontvangen. Ik stel daarom vast dat het realiseren van ketenmanagement via een aanbesteding geen realistische weg is. Het ontbreekt mij ook aan bevoegdheden om met de verantwoordelijke partijen daarover dwingende afspraken te maken. Niettemin ga ik mij de komende tijd binnen de mogelijkheden van de aanbesteding inspannen voor aanvullende voorzieningen die bijdragen aan een klantvriendelijke keten met zo min mogelijk handelingen voor de gebruikers.

– *Evaluatie*

De gebruikersorganisaties willen een klankbordgroep om de effecten van het nieuwe systeem goed in de gaten te houden. Ik steun hen daarin en daarom komt vanaf februari 2004 periodiek een klankbordgroep bijeen met vertegenwoordigers van gebruikersorganisaties, Transvision, V&W en VWS. Hierin wordt verbetering van het nieuwe systeem voor bovenregionaal vervoer besproken. Eind dit jaar bekijk ik op basis van een eerste evaluatie waar eventuele aanpassingen nodig zijn.

6. Communicatie

Een goede communicatie is van groot belang om de invoering van het nieuwe systeem te doen slagen. Transvision, TraXX alsmede VWS gaan in samenspel de huidige TraXX-pashouders, de potentiële pashouders en andere belanghebbenden uitgebreid informeren. Het communicatietraject hiervoor is al gestart. Een website (www.Valys.nl) geeft antwoord op de belangrijkste vragen. Alle huidige TraXX-pashouders, de gebruikersorganisaties, gemeenten en OV-autoriteiten worden schriftelijk gewezen op de op handen zijnde veranderingen. Valys heeft vanaf 1 maart een telefonische helpdesk om vragen te beantwoorden.

Ik vertrouw er met bovenstaande maatregelen op, dat de komende tijd op een voor alle partijen bevredigende wijze een nieuw systeem voor bovenregionaal vervoer ingevoerd kan worden.

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