

Vergaderjaar 2005–2006

29 538

Zorg en maatschappelijke ondersteuning

Nr. 33 HERDRUK¹

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 november 2005

Hierbij informeer ik u over de voortgang bij de voorbereiding van experimenten met bundeling doelgroepenvervoer mede naar aanleiding van de motie Dijkma cs. van eind 2004 bij de begrotingsbehandeling (29 800 XII, nr. 15). Ik start met een terugblik en een schets van de stand van zaken in het proces. Daarna volgt een beschrijving van de inhoudelijke doelen en mogelijke thema's voor experimenten. Tot slot een vooruitblik op het vervolgproces.

Terugblik en stand van zaken in het proces

In de brieven van 23 april 2004 (2003–2004, 29 538, nr. 1), 29 juni 2005 (2004–2005, 29 538, nr.27) en de brief van 3 november 2005 (2005–2006, 29 538, nr. 32) met antwoorden op de kamervragen die staatssecretaris Ross-van Dorp van VWS mede namens mij aan u stuurde, is aangegeven dat het kabinet onderzoekt of op termijn alle vervoer voor kwetsbare groepen op één decentraal niveau te organiseren is. Verder is daarin aangekondigd dat u nog dit najaar geïnformeerd zou worden over het kabinetsvoorstel voor de toekomstige organisatie van het doelgroepenvervoer.

Zoals ik u reeds eerder heb aangegeven wordt de uitwerking van de motie Dijkma hierin meegenomen. Van belang is dat de experimenten aansluiten bij het hier boven genoemde kabinetsvoorstel.

Volgens de huidige planning kunt u het kabinetsvoorstel tegemoet zien nog vlak voor de start van de behandeling van de begroting van V&W op 6 december aanstaande. In die brief wordt aanvullende informatie gegeven over de context voor de experimenten. U krijgt binnenkort ook nog een brief over de haltetoegankelijkheid van het stads- en streekvervoer.

Ik heb géén directe verantwoordelijkheid voor het doelgroepenvervoer en kan dus ook niet over de inzet van middelen van anderen beschikken. De bevoegdheden en middelen voor verschillende vormen van doelgroepen-

¹ Eerder abusievelijk gedrukt onder kamerstuknummer 29 583, nr. 33.

vervoer zijn (door andere departementen) grotendeels gedecentraliseerd en met name gemeenten vervullen daarin een sleutelrol (Wvg-vervoer en leerlingenvervoer). Experimenten kunnen dan ook niet van bovenaf worden opgelegd door het Rijk. Door aan te sluiten bij lopende initiatieven voor bundeling op decentraal niveau verwacht ik het snelst te kunnen starten en te waarborgen dat leerervaringen ook na afloop van het experiment worden gecontinueerd. Ook is het van belang dat de experimenten goed aansluiten bij de toekomstige organisatie van het doelgroepenvervoer en een functie vervullen bij de voorbereiding van de implementatie daarvan.

Reeds begin dit jaar zijn inventariserende gesprekken gevoerd met partijen waarvan ik wist of vermoedde dat ze belangstelling zouden hebben voor een experiment ter zake. In het voorjaar is een tweetal bijeenkomsten georganiseerd met deskundigen. In één daarvan zijn vier voorstellen uit het land besproken met vertegenwoordigers van vrijwel alle relevante partijen. Dit was bedoeld om de initiatiefnemers te helpen bij de uitwerking van hun voorstellen en anderen te enthousiasmeren. In ambtelijke hoorzittingen, over de toekomstige inrichting van het doelgroepenvervoer, in september met vertegenwoordigers van de relevante externe partijen, is tevens gelegenheid gegeven te reageren op een globaal experimentenkader en om voorstellen voor experimenten in te dienen. Ondanks de positieve reacties op het experimentenkader zijn helaas nog geen concrete voorstellen voor experimenten ingediend.

Er is gevraagd om meer voorbereidingstijd en een meer sturende en proactieve rol van het Rijk, vanwege de complexiteit van de materie (zo hebben doelgroepen verschillende kwaliteitseisen en indicatieprocedures) en de hoeveelheid en diversiteit van de benodigde partijen (zo zijn per gemeente vaak al twee of drie portefeuillehouders betrokken). Op basis van een stappenplan wordt die rol nu ingevuld en meer ondersteuning geboden bij het proces en de inhoud, met als doel een versnelling van de start van experimenten. Dit gebeurt o.a. door bezoeken aan geïnteresseerde partijen in het land (o.a. provincies Gelderland en Groningen; regio's Twente en Midden-Brabant); de organisatie van werkbijeenkomsten; het opstellen en verspreiden van een catalogus met voorbeelden van mogelijke experimenten.

Inhoudelijke doelen, thema's en speelruimte voor experimenten

De (hoofd-)doelen voor experimenten met een bundeling van doelgroepenvervoer zijn:

1. voorbereiden van de verantwoordelijke partijen op de toekomstige inrichting van het doelgroepenvervoer;
2. verkennen en stimuleren van de mogelijkheden voor samenwerking tussen verantwoordelijken voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer (OV).

De tweede doelstelling is mede gebaseerd op het uitgangspunt van het «inclusief beleid» om het gebruik van algemene voorzieningen te bevorderen ten opzichte van aanvullende specifieke voorzieningen. Daarbij gaat het om de verbetering van toegankelijkheid van regulier OV en ook om de beschikbaarheid en betaalbaarheid van vraagafhankelijk OV.

Interessante voorbeelden ter verkenning voor experimenten zijn onder andere:

- betere afstemming toegankelijkheid OV, regiotaxi en doelgroepenvervoer;
- gezamenlijke inkoop van contractvervoer per taxi (bijv. regiotaxi, Wvg-vervoer, leerlingenvervoer en zittend ziekenvervoer);

- elektronische vervoerkaart voor gebruikers (bijv. met Chipkaart-OV in de regiotaxi);
- aansluiting op Wmo-pilots met persoonsgebondenbudget (bijv. Wvg-vervoer en AWBZ-vervoer);
- integrale organisatie van gemeentelijke vervoersvoorzieningen (m.n. Wvg-vervoer en leerlingenvervoer);
- gezamenlijk loket en interface (bijv. een callcenter) bij een gemeente voor informatie, indicatie, aanvraag en toekenning van vervoersvoorzieningen;
- onderling afgestemde indicatiestelling op basis van het principe «ask once, use many»;
- Valys gecombineerd met regiotaxi uitgevoerd door een regio of provincie.

De speelruimte voor experimenten is onder andere afhankelijk van de ruimte die wet- en regelgeving biedt en de wil van betrokken partijen om (samen) iets nieuws te gaan doen. Wat betreft wet- en regelgeving is het uitgangspunt dat experimenten (op korte termijn) moeten passen binnen de huidige juridische en ook financiële kaders. Het is nog onduidelijk in hoeverre dit de speelruimte en leerervaringen beperkt. Dat moet proefondervindelijk blijken. Op basis van de huidige inzichten zijn reeds lastige afwegingen voorzien bij de omgang met lopende contracten en mededingseisen, alsmede de omgang met verzekerde rechten van individuen (bij AWBZ-vervoer, zittend ziekenvervoer, REA-vervoer).

Bij de keuze voor steun aan decentrale experimenten is het van belang dat in ieder geval aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan:

- aansluiten bij de denkrichting van het kabinet en bijdragen aan de (hoofd-)doelen;
- geen uitsluiting van vervoer voor huidige doelgroepen zonder alternatief;
- uitgaan van huidige juridische en financiële kaders (ook mededingseisen);
- leiden tot meetbare effecten medio 2007 op basis van objectief evaluatieonderzoek;
- leiden tot nieuwe kennis en ervaringen die gecontinueerd en verbreed kunnen worden.

Als vervolgens begin 2006 een selectie van de experimenten heeft plaatsgevonden dan kan ondersteuning plaatsvinden in de vorm van onder andere:

- bijdragen in organisatie- en onderzoekskosten;
- een overkoepelende projectinfrastructuur bieden om leerervaringen te delen en services als een helpdesk, backoffice-functies en onderzoek samen in te kopen;
- helpen bij de uitwerking van experimenten door inbreng en inhuur van deskundigen;
- laten uitvoeren van effectmetingen en -rapportages (m.n. evaluatie medio 2007).

Tot slot deel ik u mede dat de Tweede Kamer begin 2006 nader geïnformeerd zal worden over welke concrete decentrale experimenten zijn of worden geselecteerd voor ondersteuning vanuit het Rijk en op welke wijze dit zal worden vormgegeven. Dit beschouw ik tevens als een uitwerking van ambities uit de Nota Mobiliteit met betrekking tot het openbaar vervoer, als het gaat om benutting van mogelijkheden voor combinaties in maatwerkvervoer met samenhangende «pilots» en de zogenaamde «sociale functie».

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs