

Vergaderjaar 2005–2006

29 538

Zorg en maatschappelijke ondersteuning

Nr. 34

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSGEZONDHEID,
WELZIJN EN SPORT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2005

1. Inleiding

Goede vervoersvoorzieningen zijn belangrijk voor de maatschappelijke participatie en een zo zelfstandig mogelijk bestaan van alle burgers, jong en oud, met en zonder fysieke beperking. In de eerste plaats wordt gestreefd naar toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen. Op dit moment wordt hard gewerkt aan een nadere inventarisatie, operationalisatie en realisatie van ambities op dit terrein¹. Op basis van het zogenoemde «inclusief beleid» is het uitgangspunt om het gebruik van algemene voorzieningen te bevorderen ten opzichte van aanvullende specifieke voorzieningen. Door verbetering van de toegankelijkheid kunnen veel meer mensen dan nu straks zelfstandig reizen, extern onderzoek heeft deze toename op ca. 6% van de totale bevolking geschat. Omdat het regulier openbaar vervoer nog niet voor iedereen toegankelijk is en ook niet voor iedereen in alle situaties geschikt zal kunnen zijn, zijn specifieke voorzieningen noodzakelijk.

Op dit moment bestaat er een groot aantal regelingen op grond waarvan bijzondere vervoersvoorzieningen worden geboden in aanvulling op of ter vervanging van het openbaar vervoer. Die regelingen richten zich met name op mensen met een mobiliteitsbeperking als gevolg van een handicap of chronische ziekte, maar een aantal regelingen biedt ook voorzieningen voor andere specifieke doelgroepen.

Die bijzondere vervoersvoorzieningen voor doelgroepen zijn nu op veel verschillende manieren geregeld.

De verantwoordelijkheid voor dit doelgroepenvervoer is verspreid over een groot aantal partijen. Dat heeft tot gevolg dat veel gebruikers te maken hebben met een onoverzichtelijk systeem van verschillende regelingen, meerdere loketten, verschillende manieren van indicatiestelling en hoge administratieve lasten. Ook heeft de versnippering in de huidige verantwoordelijkheidsverdeling tot gevolg dat systemen niet in alle gevallen goed op elkaar aansluiten en leiden tot ondoelmatigheid in de

¹ Zie de brieven van de minister van V&W van 23 november 2004 (TK 2004–2005; 23 645, nr. 81) en 12 oktober 2005 (TK 2005–2006; 23 645, nr. 112)

organisatie en uitvoering. Het kabinet is zich daarvan bewust en wil bezien hoe de inrichting van het doelgroepenvervoer klantvriendelijker kan, doelmatiger, met een heldere verantwoordelijkheidsverdeling en prikkels voor inclusief beleid. Daarbij gaat het uitdrukkelijk om een verbetering van het systeem, in de eerste plaats voor de gebruiker, niet om een bezuinigingsoperatie.

In de brief «Op weg naar een bestendig stelsel voor langdurige zorg en maatschappelijke ondersteuning» van de minister en staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport van 23 april 2004 aan de Tweede Kamer¹, waarin de contouren werden geschetst voor de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo), is dan ook toegezegd dat het kabinet onderzoekt of op termijn alle vervoer voor kwetsbare groepen op één decentraal niveau te organiseren is. Het op één decentraal niveau organiseren van alle vervoer kan bijdragen aan meer doelmatigheid en meer duidelijkheid voor de mensen die van dat vervoer gebruik maken. Daarbij wil het kabinet ook de relatie leggen met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

In de brief van 29 juni 2005² aan de Tweede Kamer van de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport is aangekondigd dat het kabinet in het najaar komt met een standpunt over de mogelijkheden tot bundeling van het doelgroepenvervoer. In die brief is aangegeven dat daarbij betrokken wordt de tijdens de behandeling van de begroting van V&W aangenomen motie Dijksma c.s.³. Met deze motie is de regering gevraagd een experiment te starten in een nader aan te wijzen vervoersregio met gebundelde inzet van middelen waarin in ieder geval worden opgenomen CVV, het Wvg-vervoer, zittend ziekenvervoer en leerlingenvervoer.

Het kabinet heeft de huidige regelingen in kaart gebracht, een analyse gemaakt van de bestaande situatie en de knelpunten die zich daar voordoen. Vervolgens is bezien welke aangrijpingspunten er zijn voor verbeteringen en welke varianten er voor bundeling van het doelgroepenvervoer denkbaar zijn als oplossingsrichting.

Naast bestudering van relevante onderzoeken⁴ is daarbij uitgebreid gebruik gemaakt van de inbreng van deskundigen uit het veld. Op 7 april 2005 is een expertmeeting georganiseerd, gevolgd door een themabijeenkomst op 18 mei 2005 met vertegenwoordigers van de andere overheden, brancheorganisaties en consumenten- en cliëntenorganisaties. Daarnaast zijn bilaterale gesprekken gevoerd onder andere met leden van de Commissie Van der Zaag, ingesteld door het Koninklijk Nederlands Vervoer (sector Taxi). Op 21 en 22 september hebben ambtelijke hoorzittingen plaatsgevonden waarin 15 genodigde partijen de gelegenheid is geboden hun visie uit te zetten inzake de bundeling van doelgroepenvervoer.

Op basis van al deze gesprekken en inhoudelijke inbreng heeft het kabinet zijn denkrichting geformuleerd voor de wijze waarop het vervoer voor kwetsbare groepen op één decentraal niveau optimaal klantvriendelijk en doelmatig is te organiseren. Deze denkrichting wil het kabinet de komende periode met betrokken partijen bespreken, onderzoeken en uitwerken.

Allereerst worden in paragraaf 2 de bestaande regelingen voor het doelgroepenvervoer beschreven die het kabinet bij de bundeling wil betrekken. In paragraaf 3 is uiteengezet wat de doelstellingen voor het kabinet zijn en welke knelpunten beoogd worden op te lossen. In paragraaf 4 is de denkrichting van het kabinet beschreven over de toekomstige inrichting van de organisatie van het doelgroepenvervoer en tenslotte

¹ TK vergaderjaar 2003–2004, 29 538, nr. 1.

² TK vergaderjaar 2004–2005, 29 538, nr. 27.

³ TK vergaderjaar 2004–2005, 29 800 XII, nr. 15.

⁴ KPMG BEA (1999); Verbeteringen in het doelgroepenvervoer-eindrapportage, Hoofddorp, 22 februari 1999; Peeters Advies, inno-V adviseurs, met bijdragen van TU Delft en V.U. Amsterdam (2001); Valide vervoer: doelmatig vervoer van mensen met een handicap in 2030, Een verkenning van de rol van de overheid in de mobiliteit van mensen met een handicap, december 2001; Research voor Beleid (2003); Doelgroepenvervoer in de regio IJssel-Vecht – eindrapportage – , Leiden, 21 juli 2003; Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2005); Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, Inventarisatie van de regelingen en verkenning van de mogelijkheden voor synergie in het doelgroepenvervoer, Rotterdam, april 2005.

wordt in paragraaf 5 de weg aangegeven waarlangs het kabinet voorstelt deze denkrichting uit te werken en voorbereidingen te treffen.

2. Huidige regelingen voor doelgroepenvervoer

Bij de discussie over bundeling wil het kabinet een groot aantal regelingen voor doelgroepenvervoer betrekken. Eerst wordt een overzicht gegeven van het aantal gebruikers en de financiering. Vervolgens worden de regelingen kort beschreven waarbij aandacht wordt besteed aan het wettelijk kader, de verantwoordelijkheid voor de regeling, de doelgroep, de aard van de voorziening, de indicatie en de eigen bijdrageregeling.

In onderstaand schema wordt een overzicht gegeven van de beschikbare gegevens inzake financiering en aantallen gebruikers van de te beschrijven regelingen.

In de bijlage treft u ter toelichting een lijnenschema van financieringsstromen.

	Leerlingenvervoer	REA-vervoer	Zittend ziekenvervoer (ZZV)	AWBZ-vervoer	Wvg-vervoer	BRV (Valys)
Financiële middelen	ca € 120 mln.	ca € 16 mln.	ca € 121 mln.	ca € 180 mln.	ca € 440 mln. ¹	€ 36 mln.
Wijze van financiering	Gemeentefonds	Reïntegratiefonds	Premie-middelen (Zorgverzekeringswet)	Premie-middelen (AWBZ)	Gemeentefonds	Begroting VWS
Aantallen gebruikers	90 000	25 000– 30 000	100 000	ca. 140 000– 150 000 ²	800 000 ³	55 000

¹ Hierin zijn begrepen de individuele voorzieningen en geldsomverstrekkingen (bijvoorbeeld vergoedingen voor eigen vervoer, aanvullende vervoerskosten en scootmobielen). Louter collectief Wvg-vervoer omvat jaarlijks een bedrag van € 180 mln.

² Totaalbedrag en aantallen gebruikers zijn gebaseerd op ramingen.

³ Het betreft hier het aantal uitstaande voorzieningen per 2003; het aantal gebruikers is niet bekend.

Leerlingenvervoer

Op grond van drie wetten¹ is de gemeente verantwoordelijk voor het treffen van een regeling voor de bekostiging van de (door de gemeente) noodzakelijk geachte vervoerskosten van schoolbezoek. Het ministerie van OCW is systeemverantwoordelijk en heeft in de wet de kaders aangegeven. Binnen die kaders hebben gemeenten een zeer grote mate van beleidsvrijheid.

Het doel is de toegankelijkheid te waarborgen van het primair of voortgezet onderwijs dat op basis van godsdienst of levensbeschouwing wordt gewenst. Voor (een vergoeding voor) leerlingenvervoer naar het basisonderwijs komt men in aanmerking wanneer de afstand van huis tot school meer is dan een bepaald aantal kilometers. Iedere gemeente mag deze kilometergrens zelf bepalen, maar deze mag maximaal 6 km zijn. Daarnaast zorgt het leerlingenvervoer voor de bekostiging van vervoer van leerlingen naar het speciaal onderwijs en van leerlingen naar het basis- en voortgezet onderwijs die vanwege hun handicap passend vervoer nodig hebben. Voor deze leerlingen geldt geen afstandgrens. De gemeente kan zelf bepalen of zij vervoer in natura biedt (OV-kaart of taxi(bus)) dan wel een financiële vergoeding of een combinatievorm. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inhoud en de uitvoering van de indicatiestelling. Belangrijk is te benadrukken dat een deel van het leerlingenvervoer kinderen zonder vervoershandicap betreft.

¹ De Wet op het Primair Onderwijs, de Wet op de Expertise Centra en de Wet op het Voortgezet Onderwijs.

Op grond van de Wet op de (re)integratie arbeidsgehandicapten (Wet REA) is het ministerie van SZW systeem- en beleidsverantwoordelijk en stelt kaders vast waarbinnen het Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen (UWV) de uitvoering verzorgt. Het doel is het wegnemen van de belemmeringen die worden ondervonden vanwege ziekte of gebrek bij het verrichten van betaalde arbeid of het deelnemen aan activiteiten gericht op werk dan wel bij het volgen van middelbaar beroeps- of hoger onderwijs. De doelgroep bestaat uit studenten met een handicap en arbeidsgehandicapte werknemers.

Op basis van de Wet REA kunnen onder andere vervoersvoorzieningen worden verstrekt voor het werk, middelbaar beroeps- en hoger onderwijs alsmede voor de leefsituatie (zgn. REA-leefvervoer). Voorbeelden van REA-vervoersvoorzieningen zijn bruikleenauto's, (taxi)kostenvergoedingen of aangepaste vervoersvoorzieningen. De indicatie bestaat uit een medisch ergonomisch advies van een verzekeringsarts en een arbeidsdeskundige. De Wet REA kent nadere regelgeving met normbedragen, een drempelbedrag en (voor werkvervoersvoorzieningen) een inkomensgrens. Met ingang van 1 januari 2006 worden de REA-vervoersvoorzieningen opgenomen in de Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen (WIA) en de Wet Invoering en financiering Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen (IWIA). Het voornemen bestaat om het REA-vervoer voor leerlingen die deelnemen aan het middelbaar beroepsonderwijs en het hoger onderwijs over te hevelen naar de onderwijswetgeving¹. Thans wordt onderzocht op welke wijze dit voornemen kan worden uitgevoerd. Het overige leerlingenvervoer is in de onderwijswetgeving neergelegd en wordt onder verantwoordelijkheid van gemeenten uitgevoerd.

Zittend ziekenvervoer

Op basis van de Ziekenfondswet (per 1 januari 2006 de Zorgverzekeringswet (Zvw)) hebben verzekerden onder bepaalde omstandigheden recht op zittend ziekenvervoer. Het ministerie van VWS is systeemverantwoordelijk (en beleidsverantwoordelijk) voor de Ziekenfondswet en voor de Zvw. De zorgverzekeraars zijn verantwoordelijk voor de uitvoering.

Het doel is om patiënten het vervoer naar en van hun medische behandeling te bieden voorzover dat noodzakelijk is. De regeling voor het zittend ziekenvervoer biedt taxivervoer of een vergoeding van vervoerskosten voor rolstoelgebruikers, visueel gehandicapten en mensen die een chemokuur, nierdialyse of radiotherapie moeten ondergaan en ieder die met succes een beroep op de hardheidsclausule heeft gedaan².

De zorgverzekeraars zijn verantwoordelijk voor de claimbeoordeling (indicatie) en hebben daartoe een zekere beslissruimte. Voor het zittend ziekenvervoer geldt zowel een specifieke eigen bijdrage aan de voet van € 82 per jaar, maar daarnaast bestaat een no-claim-teruggave. De kosten die uitgaan boven de € 82 tellen mee voor de no-claimteruggave.

De regeling zittend ziekenvervoer is door het CVZ geëvalueerd, voor de begrotingsbehandeling, najaar 2005, heeft de minister van VWS op het rapport gereageerd.

AWBZ-vervoer

De Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten biedt vervoer van en naar AWBZ-dagbesteding. Het ministerie van VWS is systeemverantwoordelijk en beleidsverantwoordelijk voor de AWBZ. Het doel is aan verzekerden die ondersteunende of activerende begeleiding gedurende een dagdeel in een instelling ontvangen, wanneer dat medisch noodzakelijk is, voor die zorg het vervoer naar en van die instelling te bieden. Die dagbesteding en het

¹ TK 2004–2005, 29 641, nr. 11.

² Relevant zijn de duur en frequentie van de vervoersbehoefte en de afstand cq reisduur.

vervoer worden georganiseerd door zorginstellingen, daartoe gecontracteerd door zorgkantoren. In de AWBZ kan de cliënt ook kiezen voor een persoonsgebonden budget (pgb) waarbij hij (op indicatie) een budget krijgt om zelf zorg en ook vervoer¹ in te kopen. Het Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ) stelt de indicatie en neemt ook het besluit. Bij indicatie is van belang de noodzaak van zorg, de medische noodzaak van vervoer en dat betrokkene niet in staat is zelfstandig regulier OV of eigen vervoer te gebruiken. Voor het vervoer naar AWBZ-dagbesteding geldt géén eigen bijdrage. Het kabinet heeft het voornemen een deel van de AWBZ in het kader van de Wmo onder de regie te brengen van gemeenten, te beginnen met de huishoudelijke verzorging. Wanneer in een later stadium besloten zou worden dat (een deel van) de AWBZ-dagbesteding (ondersteunende en activerende begeleiding in dagdelen) onderdeel wordt van de Wmo, wordt ook het vervoer van en naar die dagbesteding daarin ondergebracht.

Wet voorzieningen gehandicapten (Wvg)

Op basis van deze wet zijn gemeenten verantwoordelijk voor het bieden van voorzieningen voor sociaal recreatief vervoer voor mensen met een handicap. Het ministerie van VWS is systeemverantwoordelijk. Op grond van het Besluit bijdrage AWBZ-gemeenten 2000 (Bbag) krijgen gemeenten met bepaalde AWBZ-instellingen jaarlijks een bijdrage. Deze bijdrage is bedoeld voor het bekostigen van vervoersvoorzieningen die op grond van de Wvg verstrekt worden aan bewoners van deze instellingen. Binnen de kaders die de wet stelt hebben gemeenten een zeer grote mate van beleidsvrijheid. Het doel is om mogelijkheden tot maatschappelijke participatie te bieden voor mensen die vanwege hun beperking geen gebruik kunnen maken van het regulier openbaar vervoer. De Wvg kent een zorgplicht voor woonvoorzieningen, vervoersvoorzieningen en rolstoelen. Voorbeelden van Wvg-vervoersvoorzieningen zijn aangepaste voorzieningen, kostenvergoedingen en/of collectief vervoer binnen een gebied rond het woonadres².

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inhoud en de uitvoering van de indicatiestelling. In het kader van de Wvg zijn gemeenten vrij een eigen bijdrage te heffen. Wel geldt een maximum eigen bijdrage van € 45 per jaar voor mensen met een minimuminkomen alsmede een anticumulatieregeling met de eigen bijdragen AWBZ. Voor het collectief Wvg-vervoer betalen gebruikers grosso modo een tarief dat is afgestemd op de tarieven van het openbaar vervoer.

Het voorstel van wet voor de Wmo is 27 mei 2005 bij de Kamer ingediend, waarmee de huidige Wvg-voorzieningen onder deze nieuwe wet worden gebracht. Wanneer de Tweede Kamer instemt met het wetsvoorstel zal de Wvg per 1 juli 2006 worden ingetrokken.

Bovenregionaal vervoer gehandicapten (Valys)

Het bovenregionaal vervoer is niet gebaseerd op wetgeving maar is op een privaatrechtelijke wijze vorm gegeven. Bij het bovenregionaal vervoer (Valys) is VWS als aanbestedende overheid zowel verantwoordelijk voor het systeem als het beleid en de financiering. Valys biedt mensen met een vervoersbeperking een standaard persoonlijk kilometerbudget (pkb) voor taxivervoer tegen OV-tarief voor sociaal recreatief vervoer verder dan 5 OV zones van het woonadres. Als mensen helemaal geen gebruik kunnen maken van de trein kunnen ze in aanmerking komen voor een hoog pkb. Deze taxikilometerbudgetten worden jaarlijks vastgesteld, voor 2005 bedragen zij respectievelijk 750 km en 2250 km. Het bovenregionaal vervoerssysteem sluit voor de toegangscriteria aan op reeds bestaande voorzieningen als de gehandicaptenparkeerkaart, de

¹ De vervoersvergoeding is € 5 per dagdeel met een maximum van € 25 per week.

² Op basis van het Wvg-protocol van maart 2002 is uitgangspunt van beleid dat gemeenten het vervoer verzorgen binnen een gebied van 5 OV-zones rond het woonadres.

OV-begeleiderskaart en Wvg-vervoersvoorzieningen of -rolstoelen. Voor het hoge pkb wordt wel apart geïndiceerd waarbij bepalend is of de trein voor de betreffende persoon toegankelijk is.

Openbaar Vervoer

Vanwege de relatie met het openbaar vervoer is het van belang ook een korte beschrijving te geven van de verantwoordelijkheden voor het openbaar vervoer en relevante ontwikkelingen.

De beleidsverantwoordelijkheid voor het stads- en streekvervoer en Regiotaxi ligt op het niveau van de zogenoemde decentrale OV-autoriteiten (12 provincies en 7 kaderwetgebieden). Voor de toegankelijke haltes en stations zijn de infrabeheerders beleidsverantwoordelijk (gemeenten, provincies, waterschappen en hoogheemraadschappen, Prorail en Rijk). Het ministerie van V&W is voor beide systeemverantwoordelijk. Voor het landelijke spoorvervoer is het ministerie van V&W als concessieverlener beleidsverantwoordelijk.

Onder de verantwoordelijkheid van de OV-autoriteiten valt ook de Regiotaxi (voorheen het collectief vraagafhankelijk vervoer of CVV) die op afroep rijdt van deur-tot-deur met assistentie bij het in- en uitstappen. De Regiotaxi heeft een flinke groei doorgemaakt door vrijwel het gehele land, maar met name in dunbevolkte gebieden. Het wordt ingezet als aanvulling op bus en trein en ter vervanging van onrendabele lijndiensten, met name in de daluren. Veel reizigers met een mobiliteitsbeperking maken gebruik van de Regiotaxi.

De groei van de Regiotaxi was mede een gevolg van de zogenaamde suppletiefactor in de rijksbijdrage exploitatie OV van V&W, waarbij ter stimulering van OV-gebruik elke euro uit reizigersbijdragen werd vermenigvuldigd met 1,33. Het vervallen van de suppletiefactor in 2004 heeft ertoe geleid dat decentrale overheden die Regiotaxi aanbieden een andere kosten-batenafweging moeten maken. Extra reizigers zijn niet meer een sleutel tot meer rijksbijdrage maar vormen een risico voor budgetoverschrijding. Om dit risico en de kosten te reduceren kiezen sommige decentrale overheden voor o.a. hogere tarieven, beperking beschikbaarheid qua tijden, afstanden en/of bestemmingen. Anderen kiezen voor gecombineerd aanbesteden van verschillende vormen van contractvervoer.

Conclusies

Op basis van het geschetste overzicht kunnen over de huidige regelingen de volgende conclusies getrokken worden:

1. Zowel de verantwoordelijkheid voor het beleid als voor de uitvoering zijn verdeeld over meerdere partijen. Ter verduidelijking dient bijgaand schema.

Verdeling verantwoordelijkheden	Leerlingen-vervoer	Wet Rea-vervoer	ZZV	AWBZ-vervoer	Wvg-vervoer	BRV Valys
Systeem-verantwoordelijkheid	OCW	SZW	VWS	VWS	VWS	VWS
Beleids-verantwoordelijkheid	Gemeenten	SZW	VWS	VWS	gemeenten	VWS
Uitvoerings-verantwoordelijkheid	Gemeenten	UWV	Zorg-verzekeraars	zorgkantoren en (zorg-)instellingen	gemeenten	Private landelijke uitvoerder

2. De wettelijke kaders verschillen sterk in de mate waarin landelijke regels zijn gesteld voor decentrale beleidsverantwoordelijken en/of uitvoerders. Bij de meeste vervoersregelingen is sprake van een voorzieningenwet. Het zittend ziekenvervoer en het AWBZ-vervoer maken onderdeel uit van een verzekering, hier is dus sprake van een verzekerd recht.

3. Ook de verantwoordelijkheid voor de indicatiestelling ligt bij meerdere partijen. Bij de meeste regelingen is een van de primaire voorwaarden de mogelijkheid voor geïndiceerde om van openbaar vervoer gebruik te maken. Daarnaast komt in de regelingen een variëteit voor aan specifieke voorwaarden.
4. Een groot deel van de vervoersvoorzieningen in de beschreven regelingen heeft tot doel (gehele of gedeeltelijke) compensatie te bieden voor de ontoegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Dat geldt niet voor een deel van het zittend ziekenvervoer (vervoer in het kader van de medische behandeling) en een deel van het leerlingenvervoer.
5. Dit betekent dat mensen met mobiliteitsbeperkingen in veel gevallen gebruik kunnen maken van meerdere regelingen.
6. De meeste regelingen bieden collectieve vervoersvoorzieningen, een aantal biedt (ook) individuele vervoersvoorzieningen zoals scootmobielen, aangepaste voorzieningen en auto-aanpassingen. Er kan sprake zijn van vervoer in natura en geldsomverstrekkingen.
7. In totaal wordt jaarlijks circa € 900 miljoen besteed aan de voorzieningen in de beschreven regelingen. Samenhangend met verschillen in de verantwoordelijkheid voor de verschillende regelingen vindt financiering plaats uit verschillende bronnen.
8. Met de komst van Regiotaxi is er een openbare collectieve voorziening die interessant is in relatie tot een aantal (onderdelen van) vervoersregelingen voor doelgroepen omdat de Regiotaxi vervoer biedt dat voor vele mensen met mobiliteitsbeperkingen al een toegankelijke vorm van vervoer blijkt te zijn.

3. Knelpunten en doelstellingen

Het kabinet wil bezien hoe de inrichting van het doelgroepenvervoer klantvriendelijker en doelmatiger kan met een heldere verantwoordelijkheidsverdeling en prikkels voor inclusief beleid.

Klantvriendelijkheid

Tal van collectieve vervoersvoorzieningen besteden ruime aandacht aan aspecten van klantvriendelijkheid. Er bestaan op dit moment zeker goede voorbeelden, maar als het systeem als geheel wordt beschouwd vallen knelpunten op die direct voortvloeien uit de veelheid aan regelingen. Die knelpunten gelden voor die gebruikers die van meerdere regelingen gebruik maken:

- voor vrijwel elke regeling dient men zich apart aan te melden, bij een ander loket;
- daardoor is lastig te overzien welke mogelijkheden er zijn en tot wie men zich moet wenden;
- elke regeling kent zijn eigen indicatiestellingstraject en indicatieorgaan;
- voor een deel moet men daarvoor dezelfde gegevens en medische verklaringen overleggen;
- vrijwel elke regeling kent een andere eigen bijdrageregeling;
- bij gebruik van meerdere regelingen moeten de inkomensgegevens opnieuw worden overlegd;
- in een aantal gevallen mag men de voorziening slechts voor een bepaald doel gebruiken;
- meerdere regelingen kennen gebruikslimieten;
- bestaande specifieke vervoerssystemen sluiten niet optimaal aan op elkaar of op het openbaar vervoer;
- er zijn veel verschillen in de wijze van betaling.

Eerste doelstelling van het kabinet is dan ook de klantvriendelijkheid te vergroten.

Daarbij gaat het om snelle en overzichtelijke informatie over wat er is, hoe

je het krijgt en welke voorwaarden gelden. Bijvoorbeeld één loket waar men voor alle vragen over vervoer en klachten terecht kan. Uit het oogpunt van klantvriendelijkheid zou ook gestreefd moeten worden naar indicatie volgens het principe «ask once use many».

Op deze wijze kan de administratieve lastendruk van de burger belangrijk worden verminderd. De klantvriendelijkheid kan ook bevorderd worden door het streven naar integraal beleid waarbij meer samenhang en afstemming wordt bereikt met andere relevante beleidsterreinen.

Doelmatigheid en kostenbeheersing

Mensen wonen meer en langer zelfstandig en er is sprake van dubbele vergrijzing. De algehele toegankelijkheid van het OV zal nog enkele decennia duren, de verwachting is dat er nog geruime tijd de noodzaak is om aanvullende specifieke vervoersvoorzieningen te organiseren. De verwachting is dat een betere bereikbaarheid of beschikbaarheid en toegankelijkheid van openbaar vervoer, de vraag naar doelgroepenvervoer kan doen afnemen. Op basis van eerdere onderzoeken wordt er van uitgegaan dat een volledig toegankelijk regulier OV (trein, tram, bus) nooit geschikt kan worden gemaakt voor zelfstandig gebruik van circa 5 tot 10% van de bevolking. Voor dat deel moeten dus altijd vervoersvoorzieningen op maat beschikbaar blijven. In de sfeer van doelmatigheid doen zich de volgende knelpunten voor:

- elke regeling heeft aparte uitvoeringskosten voor beleid, contractering, controle en toekenning, indicatietrajecten en financiële verantwoording;
- in de huidige inrichting van aparte regelingen en systemen zit nauwelijks een prikkel tot samenwerking bij de organisatie en/of uitvoering en mogelijke schaalvoordelen worden nog weinig benut;
- relatief hoge taxiprijzen als gevolg van het feit dat taxiondernemers leeg moeten terugrijden vanwege de vele contracten en vanwege contracten die uitsluiten dat gebruikers van verschillende regelingen in één taxi mogen worden vervoerd;
- de gebruiksfrequentie is soms laag waardoor wachttijden en omrijdtijden worden ingecalculeerd;
- in de plaats van onrendabele OV-lijnen of ter aanvulling van OV wordt vraagafhankelijk vervoer geboden met de Regiotaxi. Hoewel de Regiotaxi-tarieven in het algemeen hoger liggen dan de OV-tarieven is de Regiotaxi voor de OV-autoriteiten lang niet kostendekkend. De betaalbaarheid en beschikbaarheid van de Regiotaxi is afhankelijk van de mate waarin opdrachtgevers voor het doelgroepenvervoer meebetalen;
- in meerdere vervoersgebieden bestaan Regiotaxi-systemen naast collectief doelgroepenvervoer of rijdt er OV en Regiotaxi op hetzelfde traject;
- er is en wordt veel geïnvesteerd in de toegankelijkheid van voertuigen (m.n. bus en tram). Dat is echter pas kosteneffectief als de infrastructuur van stations en haltes daarop aansluiten.

Tweede doelstelling bij de bundeling van het doelgroepenvervoer is voor het kabinet dat meer doelmatigheid wordt bereikt, op het niveau van de uitvoering maar ook op het niveau van beleid en organisatie. Door de afzonderlijke uitvoeringskosten per regeling zal het totaal aan kosten hoger zijn dan noodzakelijk.

Hierbij kan gedacht worden aan gecombineerde aanbesteding van meerdere contracten, vermindering van de kosten voor overhead of door minder administratieve lastendruk voor de uitvoering.

Naast de voornoemde knelpunten in de uitvoering, doen zich ook knelpunten voor op het niveau van verantwoordelijkheden:

- naar elkaar toe schuiven van de verantwoordelijkheid voor «lacunes»;
- «afschuiven» van de gevolgen van een inperking van de ene regeling op een andere regeling;
- door de huidige inrichting en verdeling van verantwoordelijkheden zijn er weinig prikkels tot afstemming, toegankelijkheidsverbetering en integraal beleid.

De derde doelstelling van het kabinet is een heldere verantwoordelijkheidsverdeling. De verantwoordelijkheden zijn niet alleen in verschillende (wettelijke) regelingen vastgelegd, maar ook de invulling en rol van de actoren (systeemverantwoordelijk of beleidsverantwoordelijk) verschilt bij de meeste vervoersregelingen. Dit maakt de huidige verdeling van verantwoordelijkheden ondoorzichtig. Eenduidigheid in actoren en verantwoordelijkheden zal bovendien een positieve invloed hebben op de doelmatigheid en klantvriendelijkheid.

Inclusief beleid

In de huidige praktijk rond het doelgroepenvervoer geldt bovendien dat nog niet altijd rekening wordt gehouden met de verschillende mogelijkheden en beperkingen van mensen. Toegankelijk maken van openbaar vervoer (treinmaterieel, perrons en haltes) is vanwege de benodigde grote investeringen een zaak van lange adem. Er is en wordt veel geïnvesteerd in de toegankelijkheid van voertuigen, met name bus en tram. Dat is echter pas kosteneffectief als de infrastructuur van stations en haltes daarop aansluit. Op dit moment is dat nog maar een paar procent. Daarom zal bij de varianten voor bundeling nadrukkelijk aandacht moeten zijn voor de mogelijkheden voor inclusief beleid.

De vierde doelstelling is dat met inclusief beleid rekening wordt gehouden met de verschillende mogelijkheden en beperkingen van mensen. Meer toegespitst op de specifieke situatie van het doelgroepenvervoer betekent inclusief beleid onder andere dat het OV zoveel mogelijk toegankelijk moet worden gemaakt voor iedereen en dat er een bijzondere voorziening is waar dat moet¹. De OV-autoriteiten hebben het instrument in handen om via gunningscriteria de toegankelijkheid van OV en de samenhang met Regiotaxi en aansluitend vervoer te bevorderen.

4. Naar een andere inrichting van het doelgroepenvervoer

Als gesproken wordt over bundeling van doelgroepenvervoer wordt vaak als eerste gedacht aan het vervoer zelf: «mensen uit verschillende doelgroepen in één taxibus».

De discussie over de mogelijkheden voor bundeling heeft betrekking op veel meer dan de uitvoering van het vervoer zelf. Het gaat om de mogelijkheden voor integratie van alle aspecten van de vervoersregelingen: het beleid, het loket waar mensen terecht kunnen voor informatie en aanmelding, de indicatiestelling, de aanbesteding van het vervoer tot en met de organisatie van de uitvoering, financiering en verantwoording.

Varianten voor bundeling van het doelgroepenvervoer

Er zijn verschillende alternatieven denkbaar, die in meerdere of mindere mate kunnen bijdragen aan de doelstellingen. Mede op basis van bijeenkomsten met deskundigen en de inbreng van betrokken partijen zijn zeven hoofdvarianten geformuleerd en gewogen in het licht van de doelstellingen. Daarbij is zowel gekeken naar bundeling van de verantwoordelijk-

¹ Zie brief minister V&W d.d. 23-11-2004 (TK 2004–2005, 23 645, nr. 81).

heden voor de verschillende regelingen voor doelgroepenvervoer op één niveau (a tot en met e) als naar de mogelijkheden voor bundeling in de uitvoering binnen de huidige verantwoordelijkheidsverdeling en wet- en regelgeving (f en g).

- a. de verantwoordelijkheid voor al het doelgroepenvervoer naar gemeenten
- b. de verantwoordelijkheid voor al het doelgroepenvervoer naar de OV-autoriteiten
- c. een combinatie van a en b: het lokaal doelgroepenvervoer naar gemeenten, bovenlokaal naar de OV-autoriteiten;
- d. doelgroepenvervoer onderbrengen in een verzekering;
- e. een fiscale variant;
- f. stimuleren van samenwerking bij de inkoop van collectieve vervoersvoorzieningen door gemeenten en OV-autoriteiten via een Regionaal Openbaar Lichaam;
- g. een gebundeld persoonsgebonden (kilometer)budget voor de gebruiker.

Mogelijkheden voor bundeling in de uitvoering binnen de huidige kaders

Allereerst is gekeken naar de mogelijkheden binnen de huidige verantwoordelijkheidsverdeling en wet- en regelgeving.

Eén variant zou kunnen zijn het stimuleren van samenwerking bij de inkoop van collectieve vervoersvoorzieningen door gemeenten en OV-autoriteiten via een Regionaal Openbaar Lichaam, een samenwerkingsverband op basis van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen. Dit wordt al toegepast bij combinaties Wvg en Regiotaxi. Op in beginsel vrijwillige basis zetten gemeenten hun budgetten voor collectief vervoer in, in samenwerking met de OV-autoriteiten. Een gezamenlijk Regionaal Openbaar Lichaam zou dan zorg kunnen dragen voor de inkoop van het collectief regionaal vervoer, waardoor met name inkoopvoordelen kunnen worden bereikt, een doelmatiger inzet van regionale collectieve vervoerssystemen en een besparing op de overhead bij gemeenten/OV-autoriteiten. De gemeente blijft dan de individuele (Wvg-)vervoersvoorzieningen uitvoeren. Denkbaar is dat ook zorgverzekeraars zich voor de inkoop van het zittend ziekenvervoer hierbij aansluiten; omdat het werkgebied van alle zorgverzekeraars zich over (bijna) het hele land uitstrekt zou dit echter betekenen dat verzekeraars in al die vervoersgebieden afspraken moeten maken. Belangrijk nadelen van deze variant zijn dat het binnen de huidige regelgeving alleen om vrijwillige samenwerking kan gaan en dat indicatiestelling en verantwoording binnen de huidige kaders moet blijven plaatsvinden. De voordelen voor de gebruiker zijn zeer beperkt.

Juist vanuit het belang van de gebruiker is een andere hoofdvariant bezien, waarbij sprake zou zijn van één persoonsgebonden (kilometer- of geld-)budget voor de gebruiker van meerdere regelingen. Deze variant is echter binnen de bestaande wettelijke kaders niet mogelijk: de meeste regelingen kennen geen pgb-mogelijkheid dan wel een verplichting om een pgb mogelijk te maken. Belangrijker probleem is dat de bestaande indicatiestelling door de verschillende verantwoordelijken plaats blijft vinden en dat de afzonderlijke regelingen niet toelaten dat de «gebundelde pgb's» door de gebruikers ontschot worden ingezet. Wanneer afzonderlijk verantwoording moet blijven worden afgelegd over de «deelbudgetten» is het voordeel voor de gebruiker (administratieve lasten) en voor de uitvoerders (controle op het doel van de ritten) nihil. Tevens bestaat het risico dat door verlies van inkoopkracht de prijzen (en daardoor de totale kosten) zullen stijgen en dat het met inzet van pgb's moeilijk is om collectieve vervoerssystemen betaalbaar te houden. Overigens kan bij andere varianten waarbij sprake is van bundeling van verantwoor-

delijkheden, het pgb als vorm waarin de voorziening wordt geboden, wel overwogen worden.

De conclusie van het kabinet is dat voor een daadwerkelijke verbetering van de klantvriendelijkheid en doelmatigheid in organisatie en uitvoering verdergaande stappen moeten worden gezet.

Mogelijkheden voor bundeling van verantwoordelijkheden en wet- en regelgeving

Uitgaande van wijziging van de bestaande wet- en regelgeving zijn vier hoofdvarianten beziend: een fiscale variant, een verzekeringsvariant, onderbrenging van de beleids- en uitvoeringsverantwoordelijkheid voor de bestaande regelingen bij gemeenten of bij OV-autoriteiten. De vijfde mogelijkheid is een combinatie van de laatste twee varianten.

Een fiscale variant zou kunnen inhouden dat burgers extra reiskosten als gevolg van ziekte, handicap of andere specifieke omstandigheden kunnen opvoeren voor de buitengewone uitgavenaftrek dan wel dat zij wegens deze kosten een toeslag ontvangen. Het kabinet ziet grote bezwaren voor de uitvoerbaarheid van zo'n model als het gaat om de vraag wie de indicatie stelt, de controle op het gebruik, de administratieve lastendruk en de risico's van niet gebruik. Bovendien zou zo'n systeem geen doelmatigheidsvoordelen kunnen opleveren bij de inkoop van het vervoer en geen mogelijkheden bieden voor maatwerk op basis van de individuele sociale situatie van de burger.

In een verzekeringsvariant zou doelgroepenvervoer onderdeel uitmaken van de aanspraken in de zorgverzekering, de AWBZ dan wel een vrijwillige aanvullende verzekering in het derde compartiment. Gelet op de doelstellingen van de zorgverzekeringswet en de AWBZ aan de ene kant en de doelstellingen en gebruikers van de verschillende regelingen voor doelgroepenvervoer aan de andere kant is dit geen optie. Dit geldt ook voor een vrijwillige aanvullende verzekering; die zou te veel afbreuk doen aan de bestaande mogelijkheden van de huidige gebruikers en het risico ontstaat van auto-selectie (door de burger) dan wel risico-selectie (door zorgverzekeraars).

Vervolgens is gekeken naar de mogelijkheden om de beleids- en uitvoeringsverantwoordelijkheid van (een groot deel van) de bestaande regelingen samen te brengen op gemeentelijk niveau dan wel het niveau van de OV-autoriteiten. In beide varianten is het mogelijk voor het doelgroepenvervoer te komen tot één samenhangend beleid, minder overhead, één loket voor de burger, één indicatiestelling voor vervoer, doelmatige inkoop, financiering en verantwoording. Dit leidt tot een heldere verantwoordelijkheidsverdeling, waarmee voorkomen kan worden dat regelingen niet goed op elkaar aansluiten (lacunes) dan wel sprake is van «oneigenlijk gebruik».

Welk verantwoordelijkheidsniveau?

Welk overheidsniveau is het meest geëigend voor onderbrenging van die verantwoordelijkheid? Bij die afweging heeft het kabinet mede op basis van de inbreng van de geraadpleegde partijen het volgende overwogen:

Klantvriendelijkheid. Voor burgers is het overzichtelijk wanneer zij voor zoveel mogelijk faciliteiten dicht bij huis terecht kunnen, bij hun eigen lokale bestuur. Voor alle burgers, zeker voor de doelgroep gehandicapten en ouderen geldt dat zij nu al voor veel zaken in de sfeer van maatschappelijke ondersteuning terecht kunnen bij het gemeentelijke loket. Met de invoering van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) heeft het

kabinet het voornemen om het «gemeentelijke pakket» met name voor deze doelgroep de komende jaren fasegewijs verder uit te breiden. Gemeenten kunnen met de hen verleende ruime beleidsvrijheid op basis van afspraken met lokale partijen, lokaal maatwerk bieden. Zij kunnen een integraal aanbod doen aan hun burgers, toegankelijk via één loket, op basis van integrale indicatiestelling. Denkbaar is bijvoorbeeld dat onderbrenging van meerdere regelingen voor doelgroepenvervoer – naast het Wvg-vervoer – onder gemeentelijke verantwoordelijkheid die integrale aanpak kan versterken en grote transparantie biedt en minder administratieve lasten voor de gebruiker. Die samenhang met andere voorzieningen voor de burger is er niet bij onderbrenging van het doelgroepenvervoer bij de OV-autoriteiten. Deze hebben ook weinig ervaring met loketten voor burgers en toekenningsbeslissingen van individuele voorzieningen.

Heldere verantwoordelijkheidsverdeling. Bij gemeenten ligt de verantwoordelijkheid voor het Wvg-vervoer en het leerlingenvervoer. Het kabinet heeft het voornemen om op termijn, op basis van de ervaringen in gemeentelijke pilots, (een groot deel van) het vervoer in samenhang met de AWBZ-dagbesteding, onder te brengen in de Wmo. Ook bestaat er het voornemen om het REA-vervoer voor leerlingen die deelnemen aan het middelbaar beroepsonderwijs en het hoger onderwijs over te hevelen naar de onderwijswetgeving. Het overige leerlingenvervoer is in de onderwijswetgeving neergelegd en wordt onder verantwoordelijkheid van gemeenten uitgevoerd. Bij de OV-autoriteiten ligt de verantwoordelijkheid voor het stads- en streekvervoer, waaronder de Regiotaxi. In veel regio's is al sprake van samenwerking tussen het gemeentelijk Wvg-vervoersbeleid en de Regiotaxi.

Inclusief beleid. Op basis van het uitgangspunt van inclusief beleid lijkt het voor de hand te liggen de verantwoordelijken voor het (openbaar-) vervoer, de OV-autoriteiten, ook de verantwoordelijkheid te geven voor bijzondere doelgroepen. Daarmee wordt ook de prikkel tot het vergroten van de toegankelijkheid van het OV vergroot. Van belang voor de toegankelijkheid van het OV is ook de toegankelijkheid van haltes en perrons. Die toegankelijkheid wordt op dit moment als belangrijkste knelpunt gezien: aangepaste bussen zijn pas effectief wanneer ook de haltes daaraan zijn aangepast. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor een (groot) deel van de haltes in Nederland. De veronderstelling is dat gemeenten meer prioriteit geven aan verbetering van de toegankelijkheid van OV-haltes als zij een gebundelde verantwoordelijkheid krijgen voor doelgroepenvervoer.

De denkrichting van het kabinet

Op basis van bovenstaande ziet het kabinet het als meest wenselijke variant om de komende jaren toe te werken naar bundeling van een groot aantal regelingen voor doelgroepenvervoer bij de gemeenten. Daarbij zou het gaan om de volgende (onderdelen van) regelingen:

- Het vervoer op basis van de Wvg is al een gemeentelijke verantwoordelijkheid; conform het wetsvoorstel Wmo is het kabinet voornemens die per 1 juli 2006 onder te brengen in de Wmo.
- Wanneer besloten zou worden dat (een deel van) de AWBZ-dagbesteding (ondersteunende en activerende begeleiding in dagdelen) onderdeel wordt van de Wmo, wordt ook het vervoer van en naar die dagbesteding daarin ondergebracht.
- Het zittend ziekenvervoer voor rolstoelgebruikers en visueel gehandicapten zou onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten gebracht kunnen worden. Dit is de doelgroep die vanwege hun beperkingen veelal ook van andere (gemeentelijke) vervoersvoorzieningen gebruik maakt. Een deel van het zittend ziekenvervoer blijft in de zorgverzekering namelijk het vervoer in relatie tot behandeling (chemokuur, radio-

therapie, nierdialyse en gevallen die onder de hardheidsclausule vallen). Voor laatstbedoelde groepen geldt in belangrijke mate dat zij geen gebruik maken van andere vervoersregelingen en faciliteiten. Bovendien kan de indicatie in relatie tot behandeling uitsluitend door de behandelende arts worden gegeven.

- Het leerlingenvervoer blijft geregeld in de onderwijswetgeving, de uitvoering is al een gemeentelijke verantwoordelijkheid.
- Het voornemen bestaat om het REA-*vervoer voor leerlingen* die deelnemen aan het middelbaar beroepsonderwijs en het hoger onderwijs over te hevelen naar de onderwijswetgeving. Thans wordt onderzocht op welke wijze dit voornemen kan worden uitgevoerd. Uitkomst van het onderzoek kan zijn dat de uitvoering bij gemeenten komt.
- Het REA-*leef*vervoer zou onderdeel kunnen worden van de gemeentelijke verantwoordelijkheid.
- Voor het REA-*vervoer naar en van het werk*, wordt in de wet WIA binnen de in de wet omschreven randvoorwaarden de uitvoeringsverantwoordelijkheid bij gemeenten gelegd.
- Het bovenregionaal vervoer (Valys) wordt eveneens een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De komende periode wil het kabinet nog nagaan of dat vanwege de schaal van het vervoer een reële optie is, of dat hiervoor onderbrenging bij de OV-autoriteiten toch de voorkeur verdient. Nadeel daarvan zou zijn dat gebruikers dan toch nog met een «knip» in het vervoer te maken hebben. Een oplossing kan wellicht ook worden gevonden in samenwerking tussen gemeenten en OV-autoriteiten.

Op 21 en 22 september zijn hoorzittingen georganiseerd voor ambtelijke vertegenwoordigers van de koepelorganisaties van de betrokken overheden, brancheorganisaties (uit de sectoren van vervoer en zorg) en cliëntenorganisaties. Er was sprake van brede waardering voor de heldere en leesbare analyse van de regelingen en de knelpunten.

Van de zijde van de VNG heeft men aangegeven te hechten aan een behoedzaam proces waarbij gemeenten de gelegenheid wordt geboden zich een goed beeld te vormen van de gevolgen van de denkrichting van het kabinet en zich daarover te kunnen uitspreken.

De cliënten- en brancheorganisaties staan op zich niet afwijzend tegen een zwaarder accent op het lokale niveau. Met name de brancheorganisaties vertegenwoordigd in de Commissie Van der Zaag en de cliëntorganisaties hechten aan garanties op het punt van aanspraken, toegangsvoorwaarden, de rechtsbescherming en cliëntparticipatie.

Deze commissie staat op het standpunt dat op de eerste plaats openbaar vervoer toegankelijk wordt gemaakt en de Regiotaxi als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer wordt geboden. Alleen voor degenen die vanwege hun functiebeperking niet met collectief openbaar vervoer kunnen reizen, dient nog «doelgroepenvervoer» te worden geboden. Deze uitgangspunten zijn ook de beleidsuitgangspunten van het kabinet.

Met het kabinet is deze commissie tevens van mening dat gestreefd moet worden naar één loket, eenvoudige en klantvriendelijke indicatie, doelmatige organisatie en uitvoering en een kwalitatief beter aanbod voor de burger.

De uitwerking stelt de commissie Van der Zaag zich echter anders voor, zij pleit er voor dat vooralsnog de huidige verantwoordelijkheidstoedeling niet wordt gewijzigd maar dat centrale kaders door het Rijk wel worden vastgelegd.

Het kabinet meent zoals uit het bovenstaande blijkt dat voor een daadwerkelijke verbetering van de klantvriendelijkheid en doelmatigheid in organisatie en uitvoering verdergaande stappen moeten worden gezet. Door de gemeenten een grote beleidsvrijheid toe te delen en voor horizontale verantwoording de basis te bieden, kan een optimale integrale maatwerk-aanpak worden gerealiseerd. Het kabinet is derhalve geen voorstander

van centrale regelgeving en protocollering. Ook als het gaat om kwaliteitsnormen zijn de gemeenten, in de visie van het kabinet, voldoende in staat kwaliteitsbeleid te voeren, de bijbehorende normen en indicatoren te ontwikkelen en deze bij de contractering in afspraken omtrent de kwaliteit van de voorzieningen vast te leggen.

Naast die bundeling op lokaal niveau hecht het kabinet sterk aan het stimuleren van samenwerking tussen gemeenten en OV-autoriteiten ten aanzien van het vervoersaanbod, om zo de mogelijkheid van het OV (Regiotaxi) optimaal te gebruiken.

5. Vervolgtraject

Uitwerking

Met betrokken partijen heeft op ambtelijk niveau afstemming plaatsgehad over de probleemanalyse en het formuleren van de varianten. Het kabinet wil nu deze denkrichting met partijen bespreken, onderzoeken en uitwerken. Daarbij zullen in elk geval de VNG, OV-autoriteiten en cliëntenorganisaties nauw worden betrokken.

Zoals uit het voorgaande afdoende kan blijken is de huidige praktijk van het (doelgroepen)-vervoer complex en dat is al zo over een reeks van jaren. Naast de complexe huidige regelgeving en de financierings-systematiek zijn er vele partijen bij de verschillende vormen betrokken, lopen er meerjarige contracten en is sprake van verschillende regionale situaties. Het is derhalve van groot belang dat de bundeling goed wordt voorbereid.

Daartoe acht het kabinet het belangrijk dat de komende periode de gevolgen voor burger, overheid en markt helder in beeld worden gebracht. Een inzichtelijk beeld is nodig ten behoeve van de voorbereiding van wet- en regelgeving en voor de effecten qua financiën en doelmatigheid. Over de financiële gevolgen zal worden overlegd met betrokken partijen. Benadrukt zij dat hierbij het doel niet is om te bezuinigen maar om in de toekomst met dezelfde middelen meer en beter vervoer te kunnen bieden aan diegenen die daarop zijn aangewezen.

Deze verkenning dient ook te leiden tot een realistisch tijdspad en in welke fasering wijzigingen van wet- en regelgeving zouden moeten worden voorbereid.

Experimenten

Het kabinet wil experimenten faciliteren waarbij binnen de voorgestane denkrichting met onderdelen daarvan wordt proef gedraaid. Daarnaast zijn experimenten wenselijk die perspectief bieden op meer klantvriendelijkheid en doelmatigheidsverbetering door samenwerking tussen de betrokken overheden. Uitgangspunt is dat de experimenten blijven binnen bestaande wet- en regelgeving en huidige budgettaire kaders.

De experimenten dienen derhalve de volgende doelen:

- Voorbereiden van de verantwoordelijke partijen op de denkrichting van het kabinet;
- Verkennen en stimuleren van de mogelijkheden voor samenwerking tussen de verantwoordelijken voor doelgroepenvervoer en OV.

Deze experimenten dienen binnen dat kader gericht te zijn op goed bruikbare kennis en ervaring. Bijvoorbeeld kan gedacht worden aan samenwerking bij de aanbesteding of inkoop en de uitvoering van meerdere vervoerssystemen waarvoor nu al initiatieven bestaan in onder meer Midden-Brabant en Gelderland. De laatste provincie koppelt dit aan de toegankelijkheidsverbetering van het openbaar vervoer.

Voorbeelden van initiatieven binnen de denkrichting van het kabinet zijn bijvoorbeeld om te komen tot één loket op lokaal niveau ten behoeve van een scala aan vervoersvoorzieningen, ter vereenvoudiging en versnelling

van het indicatietraject, persoonsgebonden budgetten of scenario's om de organisatie in te richten op de geschetste bundeling of de (voor de organisatie nieuwe) onderdelen die daar van deel zullen uitmaken.

Het kabinet zorgt er voor dat waar mogelijk aangesloten wordt bij lopende Wmo-pilots en staat ten aanzien van deze experimenten een proactieve rol van het Rijk voor, mede naar aanleiding van signalen tijdens de hoorzittingen. In de hoorzittingen werd wegens de complexiteit en juridische en praktische onzekerheden nadrukkelijk gevraagd om ruime tijd voor de voorbereiding en uitvoering van experimenten. Er is al enige tijd intensief overleg met betrokken partijen in het land om initiatieven voor bundeling van doelgroepenvervoer te ondersteunen. Onverlet de verantwoordelijkheid van andere partijen voor de concrete organisatie van dit vervoer en de lopende contracten die zij daarvoor hebben afgesloten, is het streven van het kabinet om zo spoedig mogelijk in 2006 diverse experimenten te laten starten.

Het kabinet zal ter ondersteuning een overkoepelende projectinfrastructuur bieden om leerervaringen te delen en services gezamenlijk in te kopen (zoals een helpdesk, backoffice-functies en onderzoek) voorzien in hulp bij de uitwerking van experimenten door inbreng en inhuur van deskundigen en bijdragen in organisatie- en onderzoekskosten. De planning is om medio 2007 een tussentijdse evaluatie uit te voeren en de bevindingen daarvan aan het nieuwe kabinet en de nieuwe kamer ter beschikking te stellen.

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

