

Vergaderjaar 2010–2011

25 847

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten

Nr. 98

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2011

Tijdens het Algemeen Overleg van 19 mei 2011 over doelgroepenvervoer, Valys en contractvervoer¹ heb ik toegezegd u nader te informeren over de verkenning die ik in overleg met de gebruikersorganisaties² en de VNG uitvoer naar de toekomst van het sociaalrecreatief, bovenregionaal vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking (bekend onder de merknaam Valys).

De aanleiding voor de toekomstverkenning is het feit dat ik gebruik heb gemaakt van de mogelijkheid om het contract met Connexxion voor de uitvoering van Valys, binnen de voorwaarden van het huidige contract, nog eenmaal te verlengen tot 1 april 2013. Daarnaast heb ik u tijdens het Algemeen Overleg van 19 mei jl. gemeld dat door de aanhoudende stijging van het aantal Valyspashouders de kosten van deze voorziening toe zijn genomen van € 26 miljoen in 2004 naar ruim € 60 miljoen in 2010. Ik heb u aangegeven dat ik het huidige uitgavenniveau voor deze voorziening als maximaal aanmerk en dat, gelet op de jaarlijkse toename van de kosten, een herbezinning noodzakelijk is.

Opzet verkenning

Ik heb u in mijn brief van 18 april 2011 (TK 2010–2011, 25 847, nr. 90) meegedeeld dat ik, in overleg met gebruikersorganisaties en de VNG, een verkenning uitvoer over de toekomst van het sociaalrecreatieve bovenregionale gehandicaptenvervoer. Ik wil op basis van deze verkenning een besluit nemen over de vorm waarin deze voorziening in de toekomst het beste kan bijdragen aan de maatschappelijke participatie van mensen met een mobiliteitsbeperking.

De verkenning bestaat uit twee delen. In deel 1³ wordt de beleidshistorie van Valys geschetst, relevante ontwikkelingen en knelpunten in kaart gebracht en zijn aandachtspunten voor de toekomst beschreven. In deel 2 zullen de mogelijke varianten voor de organisatie en positionering van

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 25 847, nr. 96.

² CG-Raad, ANBO, Viziris, CSO en VNG.

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

deze voorziening ná 1 april 2013 aan bod komen. Op basis van de afgeronde verkenning zal ik een besluit nemen over de toekomst van deze voorziening.

Hieronder geef ik de belangrijkste aandachtspunten weer voor het tweede deel van de verkenning. Ik heb daarbij de in het Algemeen Overleg van 19 mei jl. genoemde aandachtspunten betrokken.

Relevante aandachtspunten

Samenhang van deze voorziening met de algemene participatiedoelstelling van dit kabinet

Dit kabinet streeft naar een inclusieve maatschappij, waaraan iedereen ongeacht zijn of haar beperking kan deelnemen. Het uitgangspunt is dat mensen zoveel mogelijk gebruik maken van algemene voorzieningen. Daar waar en voor zo lang dat niet mogelijk is vanwege de beperkingen, worden specifieke voorzieningen aangeboden. Dit uitgangspunt vindt men terug in de Wmo, maar ligt ook ten grondslag aan het beleid ten aanzien van het toegankelijk maken van het openbaar vervoer (OV). Niet alleen de beperkingen, maar ook de mogelijkheden die iemand zelf nog heeft en de toegankelijkheid van collectieve voorzieningen, bepalen welke individuele voorziening wordt geboden. Bovenregionaal vervoer voor sociaalrecreatieve doeleinden is één van de (vele) mogelijkheden om de participatie te bevorderen. Bij de verkenning betrek ik de vraag hoe deze voorziening het beste kan aansluiten bij andere voorzieningen zoals die door de gemeente worden aangeboden op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). De mate waarin de voorziening bijdraagt aan de participatie in de samenleving van mensen met een mobiliteitsbeperking is een belangrijk aandachtspunt.

Bij de verkenning grijp ik ook terug op de oorspronkelijke doelstelling van het Valysvervoer. Deze voorziening was oorspronkelijk bedoeld als «missing link»: de schakel tussen huis en toegankelijk OV. Gaandeweg is Valys uitgegroeid tot een «van deur tot deur-voorziening», met alle (stijgende) kosten van dien. Als aandachtspunt bij de verkenning heb ik benoemd dat het gebruik van het OV meer moet worden gestimuleerd bij mensen die ermee kunnen reizen. Dat wordt steeds belangrijker nu de komende jaren het OV steeds toegankelijker wordt voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Zo werkt het kabinet werkt aan een spoedige inwerkingtreding van de Wet gelijke behandeling op grond van een handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz) voor het OV.

Betaalbaarheid

Tijdens het AO van 19 mei jl. heb ik aangegeven dat de mogelijkheden van Valys begrensd worden door het budgettaire kader. Ik heb aangegeven dat het niet mogelijk is om de trend van kostenstijgingen van de afgelopen jaren door te zetten en tegelijkertijd dure, specialistische vormen van vervoer aan te bieden. Ik geef daarom als randvoorwaarde bij de verkenning mee dat het huidige budgettaire kader de financiële bovengrens is van wat de voorziening in de toekomst mag kosten.

Mogelijkheden voor individueel maatwerk

In het Algemeen Overleg van 19 mei jl. kwam de vraag aan de orde of mensen zelf zouden mogen kiezen voor vervoer dat niet op alle aspecten voldoet aan de verkeersveiligheid. Ik heb toen aangegeven dat verkeersveiligheid voor mij een onomstreden uitgangspunt is, maar dat er uiteraard aandacht moet zijn voor technologische ontwikkelingen op dit

vlak binnen de kaders van doelmatigheid. We hebben tijdens dit overleg ook gesproken over integrale indicatiestelling, waarmee beoogd wordt om de klant zo weinig mogelijk hinder te laten ondervinden van telkens terugkerende indicaties. De vraag hoe en welk maatwerk geboden kan worden aan gebruikers is ook een aandachtspunt voor deel 2 van de verkenning.

Breed verkennen

Zoals ik u heb meegedeeld tijdens het AO van 19 mei jl. zijn alle opties voor de toekomst van deze voorziening op dit moment nog open. In het tweede deel van de verkenning komen varianten voor de organisatie en positionering van deze voorziening aan de orde, zoals de variant om deze voorziening bij het Rijk te houden (door een meer geclausuleerde aanbesteding) en varianten om te decentraliseren naar provincies dan wel naar gemeenten. Mocht ik op basis van de verkenning tot het standpunt komen dat de verantwoordelijkheid voor deze voorziening vanaf 1 april 2013 wordt belegd bij de provincie of bij de gemeente, dan zal ik tevens ingaan op de vraag die tijdens het AO enkele malen werd gesteld, namelijk of het in verband met de kwaliteit van het vervoer wenselijk is de beleidsvrijheid van de decentrale overheden in te perken door het stellen van minimumeisen in de vorm van wetgeving of het (verplichte) gebruik van handboeken.

Ruimte voor inpassing technische ontwikkelingen

Tijdens het debat van 19 mei jl. werden voorbeelden genoemd van technische ontwikkelingen die de toegankelijkheid van voorzieningen kunnen vergroten. Als apart aandachtspunt neem ik daarom mee in de verkenning dat nieuwe inzichten op vervoertechisch en medisch gebied benut zouden moeten kunnen worden.

Vervolg

Bovengenoemde aandachtspunten zullen worden betrokken bij het tweede deel van de verkenning. Mijn streven is erop gericht om u uiterlijk in oktober 2011 de afgeronde verkenning te doen toekomen, alsmede mijn standpunt ten aanzien van de toekomstige vormgeving en positionering van het sociaalrecreatief, bovenregionaal vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

De staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
M. L. L. E. Veldhuijzen van Zanten-Hyllner