

Vergaderjaar 2012–2013

25 847

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten

Nr. 115

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 13 mei 2013

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport heeft op 26 maart 2013 overleg gevoerd met staatssecretaris Van Rijn van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over:

- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 28 juni 2012 met de aanbieding van het concept-programma van eisen voor de aanbesteding van bovenregionaal gehandicaptenvervoer (Kamerstuk 25 847, nr. 110);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 23 oktober 2012 met een integrale visie op doelgroepvervoer en toegang Valysvervoer (Kamerstuk 25 847, nr. 111);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 27 februari 2013 over de stand van zaken bij de aanbesteding van Valys (Kamerstuk 25 847, nr. 112);**
- **de brief van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 15 maart 2013 over de vervoersregeling voor teamsporters met een beperking (Kamerstuk 30 234, nr. 81);**
- **de brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 15 maart 2013 over tariefmaatregelen inzake vervoer naar dagbesteding van specifieke groepen (Kamerstuk 30 597, nr. 288).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

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

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

Voorzitter: Neppérus
Griffier: Clemens

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bergkamp, Otwin van Dijk, Van 't Wout, Gesthuizen, Keijzer, Dik-Faber en Neppérus,

en staatssecretaris Van Rijn van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

Aanvang: 16.32 uur

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg over Valys en doelgroepenvervoer. Dit overleg is enige malen uitgesteld. We hebben nu nog meer informatie en houden het dan toch vandaag. Ik heet de staatssecretaris en zijn medewerkers welkom, net als de collega's. De spreektijd bedraagt vier minuten per fractie. Ik sta drie interrupties toe als de leden die een beetje bondig weten te houden.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Voorzitter. Mensen moeten zo lang mogelijk, ongeacht hun beperking, mobiel kunnen zijn. Zij moeten bijvoorbeeld een ritje naar de dagbesteding of een uitje kunnen maken of familie kunnen bezoeken. Alleen dan kunnen mensen echt meedoen in de samenleving. Ik was dan ook heel verheugd om te lezen dat treinen en treinstations beter toegankelijk zijn geworden voor mensen met een beperking. D66 wil dat het vervoer van mensen met een handicap of een beperking goed geregeld is en blijft. D66 pleit al geruime tijd voor een toegankelijker ov om het doelgroepenvervoer minder noodzakelijk te maken, wat in tijden van steeds minder budget en voor de toegankelijkheid in de toekomst van essentieel belang is.

D66 heeft het kabinet verzocht om een integrale visie op het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. In een betere samenhang en afstemming tussen beide vormen van vervoer ligt de toekomst en moeten nu stappen worden gezet. De vorige staatssecretaris heeft hiervoor een onderzoeksvoorstel opgesteld. Ik hoor graag van de staatssecretaris de huidige stand van zaken. Vooruitlopend op de uitkomst van het onderzoek vraag ik hem naar zijn visie op een betere afstemming tussen ov en doelgroepenvervoer, op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en op de mogelijkheden voor reizigers van doelgroepenvervoer om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer, de zogenaamde ketenreis. Wanneer is de visie gereed?

D66 wil dat duidelijk wordt wie gebruik kunnen maken van doelgroepenvervoer en wie niet. Als dit helder is, neemt de druk op het vervoer af en wordt de kwaliteit verhoogd. D66 heeft daarom al eerder gepleit voor landelijke criteria, die door gemeenten kunnen worden toegepast. Alleen mensen die afhankelijk zijn van het doelgroepenvervoer moeten hiervan gebruik kunnen maken, maar het moet niet zoals nu zijn dat iedereen met een Wmo-pas gebruik kan maken van het vervoer. Verschillende kaarten hebben tot een omvangrijke instroom en een verlaagd kilometerbudget geleid. Kan de staatssecretaris aangeven hoe groot de ongewenste stroom is, hoeveel het kilometerbudget is verlaagd, wat de huidige stand van zaken is en wanneer de Kamer uitsluitel krijgt over de landelijke criteria?

Tijdens de begrotingsbehandeling heeft D66 samen met de ChristenUnie aandacht gevraagd voor knelpunten in de tarieven voor bovenregionaal vervoer ten behoeve van dagbesteding bij complexe zorgvraagstukken. We zagen de bui al hangen. Na het lezen van de brief van de Nederlandse Zorgautoriteit (NZa) werd dat bevestigd. Ook na de brief van de staatssecretaris is de onduidelijkheid gebleven. Er lijkt een patstelling te ontstaan. De NZa stelt dat het knelpuntenpotje van 25 miljoen wordt overschreden met 7 à 15 miljoen. De staatssecretaris wil geen onderzoek doen naar de

werkelijke kosten. Dat is onbegrijpelijk. Is er voor 2013 een probleem in de bekostiging, zoals de NZa aangeeft? Kan de staatssecretaris toelichten waarom hij geen onderzoek wil doen naar de werkelijke kosten? Kan de NZa niet in 2013 nog een onderzoek uitvoeren, zodat aan de onduidelijkheid en onzekerheid voor iedereen een einde komt? Wat gaat er in 2014 gebeuren? Komt er een nieuw vastgesteld tarief of weer extra geld? Vorige week konden we het lezen in de NRC: valsspelen en dan toch een fijn contract. Drie Rotterdamse taxibedrijven wonnen de aanbesteding en mogen landelijk taxivervoer voor gehandicapten gaan leveren. Het contract is 16 miljoen per jaar en loopt bijna vier jaar. Ook konden we recentelijk in de brief van de staatssecretaris hierover lezen dat zij ondanks het valsspelen eerder een contract krijgen. Kan de staatssecretaris toelichten waarom dit kan en waarom hij dit überhaupt wil? Moet valsspelen worden beloond en, een belangrijke vraag, waarom heeft de Kamer dit zo laat gehoord? Dat is erg ongelukkig allemaal. Het enige voordeel is dat de cliënten er niet de dupe van zijn.

Naar de decentralisatie van het doelgroepenvervoer naar gemeenten hebben we eerder geïnformeerd. We hebben gesteld dat het noodzakelijk is om hiervan werk te maken. Hoe gaat het met de voorbereidingen ervan? Wij krijgen graag een kort antwoord van de staatssecretaris daarop.

Tot slot. D66 wil een toegankelijk doelgroepenvervoer, een tarifiering die voor de kosten van bovenregionaal vervoer gebaseerd is op de werkelijkheid en een betere afstemming met het ov, zodat het vervoer toegankelijk blijft voor mensen voor wie het bedoeld is.

De heer **Otwin van Dijk** (PvdA): Voorzitter. We vinden het belangrijk dat mensen zo gewoon mogelijk kunnen meedoen aan de samenleving en zo lang mogelijk thuis blijven wonen. Het gaat dan niet alleen om zorg en om wonen, maar je moet ook ergens kunnen komen. Mobiliteit is daarbij heel belangrijk. Daarom is het goed dat we het vandaag uiteindelijk toch over het onderwerp Valys hebben. Overigens is het breder dan dat, want er zit een hele batterij aan brieven bij.

Ik ga het over drie onderwerpen hebben: over Valys en het openbaar vervoer, over de veelheid aan vervoersregelingen en over het doelgroepenvervoer. Laat ik beginnen met toegankelijk ov en Valys. Valys is ooit in het leven geroepen als een aanvulling omdat het reguliere openbaar vervoer niet voldoende toegankelijk is. Het pleidooi om het ov toegankelijker te maken herhaal ik hier nadrukkelijk namens mijn fractie. Ik vraag de staatssecretaris hoe het daarmee staat in relatie met zijn collega van Infrastructuur en Milieu die verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer.

Ik kom te spreken over de indicatiecriteria. Vorig jaar is het aantal kilometers generiek gekort van 750 naar 450 voor iedereen. Daarmee hebben we dat wat betreft het maatwerk niet heel erg goed geregeld. Er zijn mensen die daarmee niet uit de voeten kunnen. Ook zijn er mensen die een eigen auto hebben en die daarnaast gebruikmaken van het Valysvervoer. Ik denk dat het goed is dat we scherper krijgen voor wie Valys bedoeld is. Daarover zijn moties ingediend. Het ov moet toegankelijker worden gemaakt. Daarnaast moet het scherper zijn voor wie het nodig is en moet er meer maatwerk worden toegepast. Is de staatssecretaris daartoe bereid?

In het verleden is gesproken over het decentraliseren van het Valysvervoer. Hoe kijkt de staatssecretaris daartegen aan? Mijn fractie heeft daar namelijk bezwaren tegen, omdat Valys per definitie gemeentegrens overstijgend vervoer is. Je zou het eerder kunnen koppelen aan de discussie over het landelijk toegankelijke openbaar vervoer. Wellicht kunnen we de provincie daar een rol in geven. Het opknippen over gemeenten lijkt mij voor dit type vervoer niet zo verstandig. Hoe kijkt de staatssecretaris daartegen aan?

Omwille van de tijd sluit ik mij aan bij de aanbestedingsproblemen die mevrouw Bergkamp heeft geschetst.

Het tweede onderwerp is de veelheid aan vervoersregelingen. Ik was gisteren op werkbezoek in Zeeland, waar men de regiotaxi, het schoolvervoer, het specifiek doelgroepenvervoer en allerlei andere reguliere openbaarvervoerszaken aan elkaar gekoppeld heeft. In dat soort experimenten geloof ik veel meer. Er gaan nu nog ontzettend veel budgetten gescheiden om in vervoer. Gooi die op een hoop, maak een heldere toegang daartoe, het liefst zo generiek mogelijk voor alles en iedereen en alleen specifiek waar het moet. Dan kun je dat maatwerk weer toepassen. Is de staatssecretaris bereid om de experimenten die hier en daar plaatsvinden, te stimuleren?

Het derde onderwerp is het doelgroepenvervoer. Daarin moet naar mijn mening toch wat worden opgehelderd. Vorig jaar heeft PricewaterhouseCoopers gesteld dat de tarieven daarvan naar beneden kunnen. De reacties uit het veld en de opmerkingen van de NZa daarover leiden op z'n minst tot verwarring. Daaruit blijkt dat kinderen die naar gespecialiseerde kinderdagcentra of naar de lvg-behandelcentra gaan of rolstoelgebonden cliënten, met name de cliënten die naar specifieke dagbesteding gaan voor NAH, in de problemen komen en tussen wal en schip dreigen te vallen. Ik krijg graag van de staatssecretaris de toezegging dat hij bereid is om ook dit jaar nog onderzoek te doen hoe het daadwerkelijk zit met de tarieven. Ik vraag hem om coulant om te gaan met de knelpuntenpot die hij nu ter beschikking heeft om ervoor te zorgen dat mensen niet tussen wal en schip vallen en om voor 2014 helderheid te bieden.

De heer **Van 't Wout** (VVD): Voorzitter. Het vorige week verschenen CPB-rapport geeft maar weer eens aan dat we in de zorg zuinig en efficiënt met geld moeten omgaan. Dat geldt ook voor het doelgroepenvervoer. In het Lenteakkoord is afgesproken dat daarop een taakstelling van 150 miljoen euro moet worden doorgevoerd in 2013. Net als van veel andere partijen stond daar de handtekening van de VVD onder. Die staat er nog steeds onder. Daarbij is het wel goed om te bedenken – de collega's van D66 en de Partij van de Arbeid hebben ook daaraan gerefereerd – dat als je naar alle soorten doelgroepenvervoer kijkt in Nederland en alle overheden die dat uitvoeren, je het in totaal hebt over een bedrag van rond de 1 miljard euro. De vraag zou niet zozeer moeten zijn hoe we knelpunten nu oplossen, behalve misschien voor de korte termijn. De grote vraag zou moeten zijn hoe het zo kan zijn dat we het voor 1 miljard euro niet optimaal weten te regelen.

Uiteraard is doelgroepenvervoer belangrijk. De VVD vindt het van het grootste belang dat iedereen zo veel mogelijk meedoet in de samenleving en ongeacht zijn beperking over vervoer kan beschikken. Dat moet dan wel efficiënt en slim gebeuren. Ik heb in mijn eigen stad soms met verbazing staan kijken hoe de straat bij scholen wordt geblokkeerd door de ene na de andere niet kleine taxi die een individuele leerling afzet en vervolgens leeg terugrijdt. Zo moeten we echt niet omgaan met geld. Er zijn veel slimme manieren mogelijk. Daarom hebben mijn collega Tamara Venrooij en Pia Dijkstra van D66 indertijd een motie ingediend die ook oarmd is door de vorige staatssecretaris om enerzijds te bekijken hoe we kunnen zorgen dat mensen nog veel meer van regulier openbaar vervoer gebruikmaken, maar anderzijds vooral ook hoe we het totale budget van 1 miljard euro een beetje efficiënt en slim kunnen besteden. Daar is een onderzoeksvoorstel uit voortgekomen. Wij vragen de staatssecretaris om daarmee haast te maken, want voor 1 miljard euro moet het ons toch lukken om het goed te regelen.

In de tussentijd zijn er naar aanleiding van de maatregelen uit het Lenteakkoord bij ons en uiteindelijk ook bij de NZa allerlei signalen binnengekomen dat voor verschillende groepen het niet zou lukken om voor de afgesproken tarieven het doelgroepenvervoer aan te bieden. Ik

was vervolgens wel buitengewoon verbaasd om in de brief van de staatssecretaris te lezen dat noch de instellingen, noch de NZa dat kwantitatief konden onderbouwen. Dat baart mij zorgen. Een van de punten die juist naar voren kwam in het onderzoek waarop indertijd de nieuwe tarieven en de taakstelling gebaseerd zijn, is dat er te weinig kostenbewustzijn is en dat de administratie vaak niet op orde is. Daarvan mogen cliënten niet de dupe worden, maar ik vind ik ook niet dat we, zeker wanneer we daar geen harde cijfers bij krijgen, in deze tijd zomaar de portemonnee moeten trekken om die problemen op te lossen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Het was ook mijn conclusie dat het kennelijk lastig is om de werkelijke kosten vast te stellen op basis waarvan definitieve tarieven kunnen worden vastgesteld. Is de collega van de VVD het met mij eens dat het daarom juist heel noodzakelijk is dat er onderzoek plaatsvindt door de NZa om de werkelijke kosten vast te stellen en op basis daarvan de tarieven? Anders blijven we de problemen en de onzekerheid doorschuiven naar volgend jaar.

De heer **Van 't Wout** (VVD): We hebben natuurlijk al een onderzoek gehad op basis waarvan ook uw partij haar handtekening heeft gezet onder deze taakstelling. De staatssecretaris kondigt aan dat hij de NZa intensief zal laten monitoren het komend jaar en daarover de Kamer te rapporteren in het voorjaar van 2014. Misschien kan dat nog ietsje eerder. Ik denk dat we daarmee voldoende inzicht krijgen of dit gaat. Ik weet niet of nog een onderzoek boven op een extra monitoring duidelijkheid biedt, zeker omdat de afgelopen tijd weer is gebleken dat de administratie heel vaak niet op orde is.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dat frappeert mij. Mijn collega van de VVD heeft het over het Lenteakkoord, maar daar heb ik helemaal niet over. Ik zeg op basis van het onderzoek van de NZa dat er knelpunten gesignaleerd worden en dat het blijkbaar niet duidelijk is wat de realistische kosten zijn. Er moet dit jaar duidelijkheid komen – een onderzoek hoort daarbij – om de definitieve tarieven vast te kunnen stellen.

De heer **Van 't Wout** (VVD): We hebben al een onderzoek gehad en daarom refereer ik aan het Lenteakkoord, dat onder meer aan de basis lag van de taakstelling die toen is doorgevoerd. Daaruit blijkt dat er instellingen zijn die de typen vervoer waarover we het vandaag hebben, kunnen aanbieden voor een vele malen lager tarief dan instellingen die nu zeggen in de knel te komen. Daarboven op wordt er 25 miljoen uit het knelpuntenpotje ... Hoewel, een potje? 25 miljoen is een hoop geld. Er wordt 25 miljoen beschikbaar gesteld om de problemen te ondervangen van de twee groepen waarvan we de signalen krijgen dat het niet zou kunnen. Met al die gegevens en een monitoring van hoe dat gaat plus de mogelijkheid die altijd bestaat voor een instelling dat men een individuele uitzondering kan krijgen als het echt niet gaat, lijken mij vooralsnog voldoende. Ik vind ook dat wij in die zin de bal ook wel een beetje bij de instellingen mogen neerleggen. Dat zeg ik ook omdat ik verschillende instellingen heb gesproken, die zeggen: inderdaad, eigenlijk blijkt het veel goedkoper te kunnen als je daar met een beetje ondernemerschap en slimheid naar kijkt.

De **voorzitter**: U hebt nog 40 seconden.

De heer **Van 't Wout** (VVD): Dat komt uit, want ik ga richting een afronding.

Naast vragen als wie je toegang geeft tot doelgroepenvervoer, moeten we kijken of er allerlei regels, verplichtingen en bureaucratie zijn die we vanuit Den Haag aan het doelgroepenvervoer opleggen die het duurder

maken dan nodig. Is het bijvoorbeeld niet mogelijk om nog veel meer met vrijwilligers te werken, ook in het doelgroepenvervoer? Voor 1 miljard moeten we het kunnen regelen. We moeten erg zuinig zijn met onze euro's, juist in de zorg.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Voorzitter. «Net terug van werkbezoek Valys. Laten we ons realiseren dat dit een heel mooie voorziening is.» Dat twitterde de staatssecretaris in januari. Hij heeft gelijk: Valys is inderdaad een heel mooie voorziening. Indertijd werd Valys in het leven geroepen voor mensen met een beperking die geen mogelijkheden hadden om met het openbaar vervoer te reizen. Maar voor de nieuwe aanbesteding van het Valysvervoer is wel een programma van eisen gemaakt. Dat ziet er aardig uit, maar de vraag is wat er wezenlijk gaat veranderen met dit programma van eisen ten opzichte van de huidige aanbesteding. Kan de staatssecretaris garanderen dat het Valysvervoer voor mensen met een beperking verbeterd wordt ten opzichte van de huidige situatie? Is de staatssecretaris dan ook van plan om te monitoren of het Valysvervoer verbetert?

De laatste jaren zijn er toch nog wel wat problemen geweest met het Valysvervoer, waarvoor Connexxion verantwoordelijk was. Ik noem een paar pijnpunten die in ieder geval bij de SP vaak zijn gemeld. Mensen moeten vaak lang wachten op een taxi. Mensen worden vaak eindeloos rondgereden omdat er zo veel mogelijk mensen in de bewuste taxi moeten. Er zijn ook genoeg gevallen waarin taxi's helemaal niet kwamen opdagen. Helaas ervaren mensen ook af en toe dat zij te maken hebben met onvriendelijke chauffeurs. Veel taxi's sluiten onvoldoende aan op het ov-netwerk. De kilometers zijn vaak heel erg snel op vanwege bijvoorbeeld ziekenhuisbezoeken. Garandeert de staatssecretaris dat deze problemen met de door hem gelanceerde plannen bij de nieuwe aanbesteding zijn opgelost?

Met het nieuwe programma van eisen wordt de ketenreis centraal gesteld. Er wordt bijvoorbeeld eerst een reis met een taxi gemaakt en dan een stuk met de trein. Ik roep even in herinnering dat we het Valysvervoer hebben bedacht omdat er mensen zijn in ons land die gewoon niet met het openbaar vervoer kunnen reizen. Waarom wordt hier dan voor gekozen als standaard? Kan de staatssecretaris toelichten hoeveel mensen jaarlijks op NS-stations achtergelaten worden omdat er geen treinpersoneel is om hen te begeleiden? Dat is een veelgehoorde klacht. Ik vind dat zelf bijzonder schrijnend.

Het Kunduzakkoord regelde dat er een grote bezuiniging plaatsvindt op het vervoer van en naar de dagbesteding. Hierdoor is veel onrust en onduidelijkheid over de vraag of kinderen, volwassenen en ouderen nog wel naar hun dagbesteding toe kunnen. Zorginstelling Odion heeft hiervoor veel aandacht gevraagd. Zij krijgt 69% minder geld om de mensen van en naar hun dagbesteding te vervoeren. Mensen worden dus ernstig beperkt in hun keuzevrijheid en zullen misschien zelfs het gebruik van de dagbesteding geheel verliezen. Wil de staatssecretaris daarop reageren en garanderen dat mensen niet hun dagbesteding verliezen? De NZa heeft een brief gestuurd aan de staatssecretaris waarin staat dat veel zorginstellingen problemen hebben met deze bezuinigingen. De staatssecretaris heeft gezegd dat hij daar niets aan gaat doen. In onze ogen kiest hij hiermee voor het geld en niet voor de mensen. Wat gaat hij doen, zo vraag ik nogmaals, om de zorginstellingen die problemen hebben tegemoet te komen?

Mevrouw **Keijzer** (CDA): Voorzitter. Ik stel een drietal onderwerpen aan de orde. Het eerste is het karakter van het Valysvervoer. Het Valysvervoer hebben we, zoals net terecht door mevrouw Gesthuizen is gezegd, ooit ingevoerd om te zorgen dat mensen zich ook buiten de regionale grenzen kunnen verplaatsen. Een inclusieve samenleving waarin mensen mee

kunnen doen, heeft ook nodig dat mensen plaatsen kunnen bereiken waar dat nodig is. Ik was dan ook blij met het bericht op NU.nl dat de NS steeds meer treinen toegankelijk maakt. Betekent dit dat er minder vervoer te verwachten is via Valys? Wordt dit ook gemonitord en zou de staatssecretaris daar iets over kunnen zeggen? Ik haal daarbij een praktisch puntje aan. Ik kwam laatst zelf uit de trein op een drukke ochtend. Mensen wilden allemaal snel het station uit. Er ontstond enige irritatie omdat men ergens bezig was. Op een gegeven moment kwam ik daar ook aan en zag ik dat men bezig was om iemand de trein in te helpen. Toen vroeg ik mij af waarom daarbij niet gewoon een vlaggetje wordt gebruikt, zodat je ziet wat er aan de hand is als je 20 meter verderop uit de trein komt. Volgens mij helpt dat enorm in de samenleving bij het omgaan met mensen die het vervoer op deze manier nodig hebben.

Het tweede punt betreft de 25 miljoenvraag. In de brief van de staatssecretaris staat op zich iets moois te lezen, namelijk dat er gekeken wordt hoe mensen die afhankelijk zijn van rolstoelvervoer toch vervoerd kunnen worden ondanks de doorgevoerde bezuinigingen. Is het een sigaar-uit-eigen-doodsbrief? Is dat de 25 miljoen die al in het knelpuntenpotje zat of is dit een extra gevonden 25 miljoen die daarbovenop komt?

Het derde en laatste punt gaat over het aanbestedingstraject van het Valysvervoer. De CDA-fractie heeft hierover vragen gesteld. Dank voor de beantwoording daarvan. Toch bekruipt mij een gevoel dat hierbij iets niet helemaal gaat zoals het moet gaan. Er is net in de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin uitgesproken wordt dat er geen bonus uitgekeerd wordt aan de NS-top als er een boete opgelegd wordt. Je krijgt hier toch een beetje het gevoel dat de dames en heren van de taxibedrijven iets gedaan hebben wat niet door de beugel kan. Dat is geen gevoel, maar een feit. Er wordt immers een boete opgelegd. En wat is de eerste reactie? Het cadeau van een gewonnen aanbesteding. Dan vraag je je toch af of we hier met elkaar goed bezig zijn, helemaal als je leest dat de voorlopige gunning was op 8 oktober. Pas 28 november werd het ministerie geïnformeerd over de boete die is opgelegd. Ik wil daar toch nog een en ander over horen. Als de eerste reactie van het ministerie is om een contract te gunnen als het hoort dat er een boete wordt opgelegd omdat men zich niet houdt aan aanbestedings- of concurrentieregels, vraag ik mij af wat het afschrikwekkende effect is van alle regels die we met elkaar bedenken.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Mijn excuus dat ik enigszins verlaat was.

Met ingang van dit jaar zijn de vergoedingen op het AWBZ-gehandicaptenvervoer gehalveerd. Inmiddels worden de gevolgen daarvan duidelijk. We krijgen heel veel reacties van mensen die geconfronteerd worden met een flinke verhoging van de eigen bijdrage voor vervoer naar dagbesteding. Tegelijk zie ik dat de instellingen zelf ook in beweging zijn gebracht om hun administratie te verbeteren en het vervoer efficiënter uit te voeren. Dat laatste is natuurlijk een goede zaak. De staatssecretaris heeft eerder aangegeven dat hij een advies van de NZa wil afwachten alvorens verdere stappen te zetten. Dat advies is nu beschikbaar. De ChristenUnie is blij dat de staatssecretaris in ieder geval gedeeltelijk aan dit advies tegemoet wil komen en specifiek ingaat op de situatie van kinderen en rolstoelgebonden cliënten. Mijn vraag is of hij daarmee alle rolstoelgebonden cliënten bedoelt of mensen binnen die groep met specifieke aandoeningen, zoals MS en niet-aangeboren hersenletsel. Die twee groepen worden expliciet benoemd. Gaat het daarom of zijn er ook andere groepen aan de orde? De ChristenUnie vindt het belangrijk dat hierover geen verwarring ontstaat bij zorginstellingen.

De staatssecretaris schrijft verder in zijn brief dat hij bereid is om extra middelen vrij te maken, maar dat hij geen kwantitatief onderbouwde redenen ziet om af te wijken van het eerder vastgestelde bedrag van

25 miljoen. Die zin komt op mij over als ambtelijk proza om aan te geven dat de bereidheid er wel is om extra middelen vrij te maken, maar dat de conclusie toch is dat er geen euro bij komt. De NZa schat in dat de voorgestelde overgangstarieven 32 tot 40 miljoen zullen kosten. We zouden daar toch graag een reactie van de staatssecretaris op willen hebben.

Tijdens het vorige debat over dit onderwerp heeft de ChristenUnie aandacht gevraagd voor cliënten die specifieke opvang nodig hebben en een beroep moeten doen op bovenregionale voorzieningen. Niet al deze cliënten zijn rolstoelafhankelijk. Ik noemde al de cliënten met niet-aangeboren hersenletsel. Die relatief kleine groep is niet altijd op een rolstoel aangewezen, maar wel altijd op vervoer. Is de staatssecretaris bereid om ook te kijken naar deze groep mensen? Een derde categorie, te weten specifieke doelgroepen die een beroep moeten doen op regionale dagbesteding, komt naar voren in de brief van de NZa. Dat is het opvallende. De regionale voorzieningen worden wel genoemd, maar vervolgens concludeert de NZa dat er moet worden gekeken naar rolstoelgebruikers. Maar niet iedereen die afhankelijk is van regionale voorzieningen, maakt gebruik van een rolstoel.

Over Valys en de aanbesteding is al een en ander gezegd door voorgaande sprekers. Ik ben heel benieuwd naar de reactie. De ChristenUnie vraagt zich af of de onderzoeksresultaten naar de ketenmobiliteit er al zijn en in hoeverre die betrokken zijn bij het opstellen van het conceptprogramma van eisen. We vragen de staatssecretaris hoe de goede afstemming tussen regulier vervoer en Valys geborgd is. In hoeverre wordt de opdrachtnemer uitgedaagd om hierover afspraken te maken met de NS en regionale vervoerders? Voor de ChristenUnie is het ontzettend belangrijk dat hierover prestatieafspraken worden gemaakt. Ook zou mijn fractie graag zien dat het mogelijk wordt om via één routeplanner een ketenreis te plannen. Wordt de opdrachtnemer geprikkeld om dit voor elkaar te krijgen? Hoe zal dit worden vormgegeven? Ik lees daar niets over terug.

We hebben al met de staatssecretaris gesproken over Viziris. We zetten dat donderdag voort tijdens een VAO.

Ik wilde dit overleg aangrijpen om de regeling voor gehandicapte teamsporters aan de orde te stellen. Een of twee weken geleden kregen we een brief van de minister van VWS waarin staat dat zij ruimte op de begroting heeft gevonden om de financiering over te nemen. Daar zijn we heel erg blij mee. De minister spreekt in haar brief over het structureel voortzetten van de regeling vanaf 2013. Ik krijg echter signalen dat hiermee «na de zomer van 2013» bedoeld wordt. Dat zou betekenen dat er een gat in de financiering zit. Daarop zou ik graag een reactie krijgen.

De vergadering wordt van 17.00 uur tot 17.08 uur geschorst.

Staatssecretaris Van Rijn: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor haar inbreng. Het is goed om periodiek van gedachten te wisselen over de vraag hoe wij staan in het vervoer voor mensen met beperkingen. Tijdens een werkbezoek heb ik geconstateerd dat het een belangrijke voorziening is. Het is heel belangrijk dat mensen veilig kunnen reizen naar school of het ziekenhuis voor een behandeling of zoals met Valys – dat is een goede naam waarvan de herkomst een merknaam is; er is geen verdere betekenis – op bezoek kunnen gaan bij een vriend die of een familielid dat verder weg woont. Het is het allermooist, zoals oorspronkelijk de bedoeling was, als wij zo langzaam maar zeker overgaan naar een inclusieve samenleving, waarin mensen zo veel mogelijk kunnen reizen met het openbaar vervoer. Het kabinet streeft ernaar om de inclusieve maatschappij inclusief een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer mogelijk te maken. Daar wordt heel hard aan getrokken door de collega van I en M.

Het is goed om daar nog een paar cijfers over te noemen. In 2015 moet 100% van de treinstations toegankelijk zijn voor doven, slechthorenden, blinden en slechtzienden. In 2020 zijn er meer dan 300 stations waar het perron op normhoogte is gebracht. In de periode 2020–2030 worden de overige stations zelfstandig toegankelijk voor mensen met een rolstoel of een scootmobiel. Het project bij de treinen loopt langer vanwege de aanschaf, maar in 2025 zal er een landelijk dekkend netwerk van toegankelijk treinmaterieel zijn. Sprinters zullen dan zelfstandig toegankelijk zijn. In 2030 zal er ten minste een keer per uur een toegankelijke intercity rijden. Bussen zijn nu al voor 100% toegankelijk. Dezelfde investering wordt gedaan voor bushaltes.

In de komende periode gebeurt echt wel het nodige, maar het is een zaak van lange adem. Gedurende de transformatie naar het toegankelijk maken van het openbaar vervoer zullen dit soort voorzieningen nodig zijn omdat we daar nog niet mee klaar zijn. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat er nog wel een ander element in zit. Naast de fysieke beperkingen voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, waaraan wel heel hard wordt gewerkt, merk je dat het ook te maken heeft met de mindset. Daar moeten we met elkaar aan werken. Ook in de situatie dat het openbaar vervoer volledig toegankelijk is, zullen mensen fysieke of mentale hinder ondervinden om met het ov te reizen. Daar is een wereld te winnen. Ook een toegankelijk openbaar vervoer zal voor sommige mensen niet zo toegankelijk zijn omdat de bus niet voor de deur stopt. Bij een 100% toegankelijk openbaar vervoer zullen er nog mensen zijn die er geen gebruik van kunnen maken en daar naartoe gebracht moeten worden. Het is heel belangrijk om ondanks alle grote investeringen te blijven nadenken over de manier waarop overheden en de samenleving mensen met een mobiliteitsbeperking zo goed mogelijk mobiel kunnen houden. Specifieke vervoersmogelijkheden zijn een van de manieren: Wmo-vervoer voor ritten binnen de gemeenten en Valys voor de grotere afstanden.

Ik vind het belangrijk om de doelstelling van het bovenregionaal vervoer te benadrukken. Het is altijd bedoeld geweest als de missing link in de keten van de voordeur tot een treinstation en vice versa. Die gedachte staat ook centraal in de nieuwe voorziening per 1 augustus 2013. Dat heeft de Kamer ook in de aanbestedingscontracten kunnen lezen. Door een zogenaamde ketenrit te boeken, wordt het voor pashouders mogelijk om veel meer kilometers te reizen. Zij kunnen dan naar een ov-voorziening worden gebracht, waardoor de afhankelijkheid van het kilometerbudget minder wordt. In het aanbestedingscontract is derhalve een belangrijk selectie criterium hoeveel prikkels de nieuwe aanbieder ervaart om dat soort ketenritten veel meer mogelijk te maken.

De **voorzitter**: Voordat de staatssecretaris zijn betoog voortzet, meld ik dat ieder drie interrupties heeft.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Ik zal mijn best doen om die te voorkomen. Er is gevraagd wanneer het onderzoek precies komt. In het onderzoek komen nogal wat onderwerpen aan de orde. Ik noem ze op. We willen een globaal inzicht krijgen in de kenmerken en de omvang van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer. We willen inzicht krijgen in de mogelijke samenhang tussen doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. Verder willen we inzicht krijgen in de mogelijkheden en onmogelijkheden om vervoersvormen beter op elkaar af te stemmen en geld effectiever en doelmatiger te besteden. We inventariseren welke sturingsmogelijkheden er zijn om reizigers van doelgroepenvervoer waar mogelijk gebruik te laten maken van een toegankelijk openbaar vervoer; het punt dat ik net even noemde. We kijken of we tot een heldere en uniforme toegang tot het Valysvervoer kunnen komen. We kijken hoe het zit met de pashouders. Welke pashouders hebben behoefte aan het vervoer en welke

niet? Dat zijn nogal wat punten. Naar verwachting sturen we dit onderzoek, voorzien van ons standpunt, in juni aan de Kamer. Mevrouw Keijzer vroeg of het aantal gebruikers van Valysvervoer afneemt naarmate het openbaar vervoer toegankelijk wordt. Dat zien we nog niet in de cijfers. Ik bedoelde dat toen ik zei dat er nog een wereld te winnen is. Als het openbaar vervoer 100% toegankelijk is, streven we ernaar dat er zo veel mogelijk gebruik van wordt gemaakt en dat er geen beroep wordt gedaan op een voorziening die eigenlijk moet worden gereserveerd voor mensen die het niet op die manier zouden kunnen gebruiken. Er is een groot aantal vragen gesteld over het doelgroepenvervoer en over de 25 miljoen. In het Lenteakkoord is een efficiëncytaakstelling ingeboekt, wat heel terecht is. Uit het onderzoek bleek namelijk een enorme differentiatie in de wijze waarop zorgaanbieders en andere aanbieders van vervoer tot kosten- en tariefvorming komen. De administratie was niet duidelijk inzichtelijk. Er waren enorme verschillen in kosten en tarieven. Aan de hand daarvan is de keuze gemaakt om daar een grote efficiëncyslag te maken. Geld dat niet hoeft te worden besteed aan vervoer omdat het ondoelmatig wordt geleverd of omdat het onvoldoende op elkaar is afgestemd, kun je beter voor zorg gebruiken dan voor vervoer dat ondoelmatig gedaan wordt. Mevrouw Dik wees er al op: die beweging heeft tot een groot aantal maatregelen en prikkels geleid om het vervoer doelmatiger en beter te regelen. Er zijn heel grote prijsverschillen. Het is misschien een beetje overdreven. Een pgb-houder krijgt € 5,80 voor het vervoer en vervoer per privétaxi kost € 140, € 150 per dag. Die verschillen zijn veel te groot. Het is niet goed dat we het op die manier in Nederland regelen. Het is ook heel goed dat daar een efficiëncyslag in wordt gemaakt.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Het voorbeeld van € 5,80 versus € 140, € 150 is interessant. Kan de staatssecretaris ook een voorbeeld geven van wat hij ondoelmatig vervoer vindt en kan hij daar meer informatie over geven dan alleen die twee bedragen tegenover elkaar?

Staatssecretaris **Van Rijn**: Dat is nu juist het probleem. Wat zijn nou de kosten van het vervoer? Dat heeft heel erg te maken met de wijze waarop je het vervoer organiseert. Je kunt niet met een standaard zeggen hoeveel een bepaald soort vervoer kost. Als je vervoer combineert, als je andere ritten maakt of als je zorgt dat er verschillende vervoersvormen op elkaar afgestemd worden, bijvoorbeeld door samenwerking tussen zorgaanbieders of tussen gemeenten en zorgaanbieders, kom je tot heel andere kostenpatronen dan wanneer je dat niet doet. We merken dat als gevolg van de genomen maatregelen vervoerders en gemeenten in onderling overleg kijken hoe ze het vervoer beter kunnen organiseren. Dat is een heel goede zaak. We hebben gezegd dat we dit zo gaan verdelen en dat we 25 miljoen achterhouden voor knelpunten. We vragen aan de NZa om dat proces heel goed te monitoren. Een aantal Kamerleden heeft er al op gewezen. Er zijn protesten tegen de bezuinigingen. Er wordt gekeken of er knelpunten zijn. Die lijken zich toe te spitsen op een bepaalde categorie. Maar ook hier hebben we eigenlijk onvoldoende onderzoeksmateriaal om te kunnen concluderen dat het allemaal niet gaat en dat we heel grote knelpunten zien bij een bepaalde groep. Dat blijkt ook uit het onderzoek van de NZa. Daarin staat dat zij heel veel klachten krijgt vanuit een bepaalde categorie, maar toch kan zij niet onderbouwen tot welke die bedragen die klachten dan leiden. Ik heb een beetje de middenpositie gekozen. We hebben indertijd een budget vastgesteld en een bepaald bedrag opzijgezet voor knelpunten. We constateren nu dat er heel veel opmerkingen zijn en dat er aangegeven wordt dat sommige groepen in de knel zouden kunnen komen, zonder dat dit goed wordt onderbouwd. We hoeven er niet aan te verdienen. Als er veel aanpassingsproblemen zijn omdat het op de korte termijn is, dan stellen we de knelpuntenpot ter

beschikking. Dat is niet helemaal onderbouwd – dat geef ik toe aan de heer Van 't Wout – maar is meer gebaseerd op de aantallen aanpassingsklachten bij bepaalde categorieën, die bij bepaalde categorieën veel groter waren dan bij andere. Daarom hebben we een knelpuntenpot ter beschikking gesteld. We hoeven er niet aan te verdienen. We zorgen ervoor dat de NZa gedurende de periode die we nu ingaan, heel goed monitort of er aanvullende problemen zijn. Ik wijs erop dat in de regeling een artikel staat dat de NZa kan gebruiken als er evidente onbillijkheden zijn. Ik meen dat we daarmee een goede prikkel hebben bereikt om het vervoer echt beter te regelen en doelmatiger te maken en om meer samen te werken op dat vlak. Daarnaast houden we het knelpuntenbudget niet over, maar stellen we het beschikbaar voor signalen die zich concentreren op een aantal doelgroepen. Wij vragen de NZa om heel goed in de gaten te houden of dit systeem draait. Zij heeft ook de mogelijkheid om bij evidente onbillijkheden de hardheidsclausule uit het artikel in de regeling toe te passen.

De **voorzitter**: Ik geef mevrouw Gesthuizen de ruimte om te reageren.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Dat is enigszins lastig omdat de staatssecretaris nu een heleboel zaken heeft benoemd. Overigens dank ik hem hartelijk voor die uitvoerige toelichting. Als ik met hem meedenk, kan ik dat heel goed begrijpen. Ik heb echter de simpele vraag gesteld of de staatssecretaris kan aangeven wat in zijn ogen dan eerder ondoelmatig vervoer was. Dat wil ik heel graag weten. Het is inderdaad niet heel gemakkelijk om maar eventjes te zeggen hoeveel het moet kosten of: het kost zoveel en het mag niet meer kosten. Ik snap dat het ingewikkeld is. Maar als er wordt gezegd dat er eerder ondoelmatig vervoer was of dat er ondoelmatig vervoer is dat we willen uitbannen, wil ik graag weten wat dit was.

Staatssecretaris **Van Rijn**: PricewaterhouseCoopers heeft gekeken hoe het georganiseerd is en wat het verschil in kosten is dat we constateren in de praktijk. Men heeft gekeken naar degene die dit kennelijk het meest efficiënt heeft georganiseerd, waarover overigens altijd discussie bestaat. We hebben gezegd: laten we op dit niveau proberen het vervoer te regelen. We kijken naar de praktijk en naar welke kosten er worden gemaakt. Vervolgens wordt er een enorme differentiatie geconstateerd, waarna we op de meest efficiënte manier van uitvoering gaan zitten.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Begrijp ik goed dat er alleen naar de kosten is gekeken?

Staatssecretaris **Van Rijn**: Er is gekeken naar de verschillende vervoersvormen en de kosten die er gemaakt zijn. Aan de hand daarvan zijn we op de meest efficiënte vorm gaan zitten. Er zijn overigens rechtszaken over gevoerd of je het wel zo kunt doen. Daar was best veel discussie over. De rechter heeft gezegd: natuurlijk is er discussie over, maar je kunt deze methode goed hanteren.

De heer **Otwin van Dijk** (PvdA): Ik snap het pleidooi van de staatssecretaris op het punt dat hij prikkels tot doelmatigheid wil inbouwen. In een aantal situaties horen we ook voorbeelden dat dit lukt. Het is verrassend dat een aantal zorgorganisaties, zoals bij het beroep dat bij de NZa is ingediend, geen inzicht konden leveren in hun eigen bedrijfsvoering. Op die twee punten steun ik het pleidooi van de staatssecretaris. Ik zeg er wel bij dat de NZa een dringend advies doet. De staatssecretaris zegt dat het op een aantal punten ontbreekt aan onderzoeksgegevens om te zien wat we moeten met de twee doelgroepen die de NZa met name naar voren bracht. Het heeft in ieder geval ertoe geleid dat de staatssecretaris de

knelpuntenpot hiervoor wil inzetten, waarvoor dank. Ik zou bijna willen bepleiten om het af en rond te maken en om te onderzoeken wat precies de knelpunten zijn. Zo kunnen we de discussie afronden. Allereerst pleit ik ervoor dat er meer inzicht komt en dat we meer doelmatigheid volhouden. Daarnaast moeten we vooral onderzoek doen naar deze twee situaties waarbij het leidt tot problemen en waarvoor de knelpuntenpot wordt ingezet, maar waarover de staatssecretaris ook zegt dat de onderzoeksgegevens ontbreken.

Staatssecretaris **Van Rijn**: We hebben al een hele trits gedaan: onderzoek, maatregel, kijken wat er gebeurt en kijken welke knelpunten er zijn. Het lijkt mij heel goed als we de NZa vragen wanneer zij een signalement heeft van de kosten en of dat versneld kan worden. Laten we een beetje voorzichtig zijn om te zeggen dat we nog een keer gaan kijken of er knelpunten zijn. Er is een onderzoek geweest. Dat heeft geleid tot de benadering dat we de meest efficiënte vorm kiezen. Vervolgens zijn er veel opmerkingen gemaakt en is er een rechterlijke toetsing geweest. Daarnaast heeft de NZa gezegd heel veel klachten, opmerkingen en aanpassingen rondom bepaalde groepen te zien, maar ook dat je het niet kunt uitrekenen. Ik zou willen dat we de periode ingaan waarin we de zorgaanbieders zo goed mogelijk stimuleren tot het efficiënt regelen van het vervoer. We kunnen de NZa vragen om dat heel goed te monitoren. We hebben de mogelijkheid tot een hardheidsclausule. Ik kan de NZa vragen om het signalement en de monitoring te versnellen, zodat we er eerder inzicht in hebben. Ik denk dat we al met al een benadering hebben die de goede druk oplevert om het efficiënt te regelen. We houden goed in de gaten waar de knelpunten zitten. We hebben een knelpuntenbudget ter beschikking gesteld, hoewel we daar geen heel goede onderbouwing van hebben. Dit lijkt mij een aanvaardbaar pakket.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik borduur even voort op wat mijn collega Van Dijk zegt. De staatssecretaris heeft het over het versnellen van signaleringen. Mijn collega Van Dijk en ik vragen om een onderzoek naar de daadwerkelijke kosten voor twee specifieke cliëntgroepen, iets wat de NZa ook adviseert. Eerlijk gezegd snap ik niet dat de staatssecretaris de cirkel rond wil maken. Er ontstaat onduidelijkheid bij de zorgaanbieders. Ik ben heel benieuwd wat dit betekent voor 2014. Worden er dan weer tarieven vastgesteld of moet er weer een knelpuntenpotje zijn? Is 25 miljoen voldoende? Waarom wil de staatssecretaris het niet afhechten door een onderzoek te doen naar de daadwerkelijke kosten? We berekenen alles in Nederland. Waarom is dit een onmogelijke opdracht? Ik begrijp dat niet.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Omdat in de praktijk blijkt dat er zulke kostenverschillen zijn. Werkelijke kosten zijn kosten die gemaakt worden. Uit het onderzoek is juist gebleken dat er zulke verschillen tussen de gemaakte kosten zitten, dat we nu de benadering kiezen om het op de meest efficiënte manier te doen en te kijken waar nog knelpunten zitten. Vervolgens stellen we een knelpuntenbudget beschikbaar voor een aantal groepen. Ik ben alleszins bereid om juist voor die groepen te kijken hoe het gaat in 2013. Dat zullen we de NZa ook vragen. Ik denk dat we dan een benadering hebben waarin we aan de ene kant goede prikkels uitdelen en aan de andere kant een knelpuntenpot hebben voor groepen die gemeld zijn of nog niet goed onderbouwd zijn. We zullen de NZa vragen om met name voor die groepen in de gaten te houden hoe het in 2013 verloopt.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag wat dit betekent voor 2014. Is er dan weer een knelpuntenpotje of zijn er dan wel tarieven? Graag een duidelijke reactie daarop.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Het lijkt mij niet wijs om op die als-danvraag in te gaan. We sturen nu op de meest efficiënte manier van vervoer. We bieden extra mogelijkheden voor een knelpuntenpot. We gaan het extra monitoren. Ik ga nu niet in op de situatie dat uit de monitoring zou blijken dat het onvoldoende is. Dan weet ik al wat er gebeurt: dan is het niet voldoende. Het lijkt mij goed om die druk er echt even op te hebben. We moeten heel goed monitoren – dat ben ik met de Kamer eens – wat dat betekent. We kunnen aan de hand van dat signalement van de NZa met elkaar bepalen of er aanvullende maatregelen nodig zijn of niet.

Mevrouw **Keijzer** (CDA): Ik waardeer dat de staatssecretaris kijkt welke groepen tussen wal en schip vallen, maar vind de onderbouwing zo mager. We hebben mails ontvangen waarin wordt gevraagd of het ook geldt voor ouderen in een rolstoel. Hoe zit het in de krimpregio's, waar de afstanden gewoon veel groter zijn? Toen wij kwamen te spreken over een knelpuntenpot ging het ook juist over de delen van Nederland waar de afstanden veel groter zijn doordat het nu eenmaal krimpregio's zijn waar minder mensen wonen. Is dat geen knelpunt meer?

Staatssecretaris **Van Rijn**: De vorm die het krijgt, is dat het tarief voor het vervoer voor dagbesteding wordt verhoogd voor alle rolstoelgebonden cliënten. Dat betreft de groepen waarbij de knelpunten gesignaleerd zijn. De NZa heeft niet gesignaleerd dat het bovenregionale vervoer daar een extra probleem is, want dat zit in de algemene problematiek ten aanzien van het zo efficiënt mogelijk regelen. Maar er is natuurlijk een specifieke knelpuntpijping gemaakt voor die rolstoelgebruikers.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Ik gebruik op dit punt mijn tweede inter-ruptie, want dit is heel belangrijk. Ik begrijp het volgende niet zo goed. De staatssecretaris zegt aan de ene kant dat we het op zo'n efficiënt mogelijke manier gaan doen. Ik vat dat maar zo op dat we het nu echt voor rock-bottom doen, de kale prijs, zo efficiënt mogelijk. We kijken dan nog waar de knelpunten zitten. Het gaat toch om een behoorlijk forse bezuiniging. Als ik de bedragen optel, kom ik op 150 miljoen. Hoe kan de staatssecretaris dan een soort cap zetten op het knelpuntenpotje? Die cap is 25 miljoen. Kan hij niet toezeggen dat daar toch wat ruimte in zit? Als je zegt dat je het voor rock-bottom doet en dat dit behoorlijk in de kosten scheelt, kun je niet van tevoren een cap zetten op een knelpuntenpotje. Dat gaat gewoon niet.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Wij moeten even bekijken op welke wijze die 150 miljoen tot stand is gekomen. Wij hebben een onderzoek gedaan naar de manier waarop het nu georganiseerd is en wat de kosten daarvan zijn. Dit hebben wij gebaseerd op de meest efficiënte manier van organisatie. Dat leidde tot die 150 miljoen. Daarop hebben wij besloten om het zo te doen. Bovendien hebben wij voor een knelpuntenbudget gezorgd. Het is dus niet de rock-bottom en een verkeerde manier van vervoeren. Het zijn de in de praktijk geconstateerde mogelijkheden tot vervoer tegen die prijs. Het vraagt wel heel veel aanpassingsvermogen gezien de manier waarop het nu georganiseerd is. Er moet namelijk veel meer samenwerking komen. Je moet bekijken hoe je het precies doet. Er moeten meer ketenritten komen. Het is dus niet alleen rock-bottom vervoer. Het moet gedaan worden op een manier die, zoals in den lande gebleken is, mogelijk is. Er zullen best aanpassingsproblemen zijn, maar daarvoor is die knelpuntenpot bedoeld. Dat geld geven wij en dan monitoren wij hoe het gaat. Ik denk dat dit een redelijke benadering is.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Ik kan voor € 2 per dag eten. Dat is efficiënt en best mogelijk. Het is echter de vraag of ik dan een voldoende gevarieerd dieet volg en of dat gezond voor mij is. Wat je voor dat geld

kunt kopen, is niet per se het beste. Wat de staatssecretaris zegt, kan heel erg efficiënt zijn. Ik weet dat wij op het geld moeten letten. Dat is absoluut waar. Dat wil echter niet zeggen dat de mensen niet op een goede en prettige manier vervoerd kunnen worden. De staatssecretaris zou zich ook daarvoor heel erg hard moeten maken. Het gaat toch juist om de mensen en niet alleen om het budget.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Dat klopt. Daarom is het vervoer een aanspraak in het kader van de AWBZ. Cliënten hebben recht op dat vervoer. Zorgkantoren en zorgaanbieders zijn eraan gehouden om dat vervoer te leveren. Wij willen dat dit op een zo efficiënt mogelijke manier wordt geleverd en op een manier waarvan in de praktijk gebleken is dat die mogelijk is. Ik heb er begrip voor dat dit heel veel aanpassing en samenwerking vraagt. Daarom bieden wij nu de mogelijkheid om de problemen in de praktijk op te lossen met een knelpuntenbudget, monitoring en de bepaling om naar evidente onbillijkheden te kijken. Laten wij niet op voorhand veronderstellen dat dit niet kan, want dat onderzoek is nu juist gebaseerd op de wijze waarop het in de praktijk gaat.

Mevrouw **Keijzer** (CDA): Ik vroeg naar de krimpregio's waar de afstanden veel groter zijn. Hoe gaat dit buiten de Randstad? De staatssecretaris zei hierop dat dit juist meegenomen is in het onderzoek om de lagere gemiddelde prijs vast te stellen. Ik denk dat de prijs ook is vastgesteld naar aanleiding van het soort vervoer. Die conclusie gaat mij dus wat te snel. Zijn er dan geen knelpunten buiten de Randstad?

Staatssecretaris **Van Rijn**: Ik volg het advies van de zorgautoriteit voor die twee groepen. Ik heb dat net uitgelegd. Het gaat daarbij veelal om regionale voorzieningen. De NZa geeft expliciet geen aanleiding om de tarieven in algemene zin te verhogen voor de regionale voorzieningen. De zorgautoriteit constateert daar in de huidige situatie dus geen extra knelpunt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De staatssecretaris geeft duidelijk aan dat hij voor de twee groepen die de NZa benoemt, tot hogere tarieven wil komen. Ik citeer even de brief van de NZa, want de staatssecretaris zei zojuist dat de NZa bij bovenregionale voorzieningen geen knelpunten constateerde. In de brief van de NZa staat dat het over het algemeen cliënten betreft die gespecificeerde dagbesteding op bovenregionaal niveau ontvangen. Ik concludeer op basis van de brief van de NZa dat er dus wel degelijk een knelpunt is bij het vervoer naar de dagbesteding op bovenregionaal niveau. Is de staatssecretaris voornemens om een soort derde categorie te benoemen en de knelpuntenpot ook daarvoor ter beschikking te stellen?

Staatssecretaris **Van Rijn**: Ik denk dat wij iets scherper moeten zijn. Deze groepen hebben vaak te maken met bovenregionaal vervoer. Daarom verhogen wij het tarief voor die groepen. In algemene zin zijn er op bovenregionaal niveau geen extra knelpunten benoemd, maar wel voor deze twee groepen die ook te maken hebben met bovenregionaal vervoer. Juist daarom wordt voor die groepen het tarief verhoogd.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Nu de staatssecretaris dit zo verwoordt, begrijp ik het goed. Zorginstellingen in gebieden buiten de Randstad – mevrouw Keijzer gaf dit al aan – bieden heel specialistische zorg aan, bijvoorbeeld aan cliënten met niet-aangeboren hersenletsel. Deze cliënten zijn niet rolstoelafhankelijk, maar komen wel uit de wijde regio. Ik ben heel erg verbaasd dat de NZa die knelpunten kennelijk niet geconstateerd heeft, omdat ik die geluiden wel uit het veld hoor.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Misschien is het goed om dit mee te geven in het signalement dat de NZa voor ons zal doen, zodat wij niet alleen het tarief voor deze specifieke groepen verhogen, maar ook aan de NZa vragen om dit heel goed te monitoren en te volgen. Ik had al eerder toegezegd dat ik bereid ben om de NZa te vragen om vroeger te komen met het signalement; dit soort signalen kunnen wij ook daarbij meenemen.

Ik ga nu in op de aanbesteding. Enkele leden hebben dit onderwerp aan de orde gesteld. Het is inderdaad goed om daarbij stil te staan, want dat is natuurlijk een vervelende zaak. Degenen die de aanbesteding gewonnen hebben, vinden dat overigens ook, althans zo heb ik het begrepen. Onze lijn was altijd om ongelooflijk zorgvuldig te zijn. Aan de ene kant hebben wij bekeken wat zo'n boete nu betekent. Er is iets in het verleden gebeurd waar een boete voor gegeven is. Ik neem aan dat die boete nog wel aangevochten zal worden, maar wij mengen ons niet in die discussie. Het feit dat de zorgautoriteit in dezen een boete uitdeelt, vinden wij dus een fout; die beschouwen wij als zodanig. Die boete kwam overigens nadat de voorlopige vergunning was gegeven. Aangezien daar vervolgens kort gedingen over werden gevoerd, konden wij daarover niet communiceren. Ik heb de Kamer daar dus vertrouwelijk over geïnformeerd. Aan de andere kant ontstaat de vraag wat je hiermee precies doet. Wat dat betreft zijn wij natuurlijk gebonden aan de aanbestedingsregels. Hoe proportioneel is het om op grond van een overtreding in het verleden, als die uiteindelijk aangetoond wordt, een aanbesteding aan te passen? Is dat een uitsluitingsgrond? Wat betekent het bovendien voor de eisen die je in het contract stelt? Die afweging heeft er bij ons toe geleid om de voorlopige vergunning te handhaven, gezien de maatregelen die de betreffende ondernemers hebben getroffen om herhaling in de toekomst te voorkomen, plus het feit dat een overtreding in het verleden niet automatisch tot uitsluiting moet leiden. Dat zou immers niet proportioneel zijn volgens de aanbestedingsregels. Ik zet even een streep onder de woorden «voorlopige vergunning», want er is nog steeds niet gegund. Juist om een extra zorgvuldigheid in te brengen hebben wij de mede-competitor in staat gesteld om bij de rechter te laten toetsen of het proportioneel is om het te blijven gunnen of dat dit aanvechtbaar is. Dat zal die competitor doen.

In de huidige situatie is er dus sprake van een voorlopige gunning. Een uitsluiting van het contract zou op die gronden niet proportioneel zijn. Wij stellen de andere partij echter wel in de gelegenheid om dit rechterlijk te toetsen. Daar gaat die partij ook gebruik van maken. Wij wachten dat netjes af. Om discontinuïteit tegen te gaan, hebben wij het contract met de bestaande aanbieder voor vier maanden verlengd, zodat de cliënten er in de tussentijd geen gevolgen van ondervinden.

Wij hebben dus gepoogd om heel zorgvuldig te handelen ten opzichte van zowel degene die de voorlopige aanbesteding had gewonnen als degene die de aanbesteding had verloren. Degene die de aanbesteding had verloren, hebben wij ook nog in de gelegenheid gesteld om onze afweging ten aanzien van de proportionaliteit juridisch te toetsen. Dat wachten wij af. Dit is al met al een heel zorgvuldige gang van zaken, waarin wij aan de ene kant de aanbestedingsregels goed in het oog houden aan de andere kant maatregelen hebben getroffen die ertoe leiden dat dit in de toekomst op dit terrein niet meer zal gebeuren.

Ik kom nu op een aantal specifieke vragen. Mevrouw Bergkamp vroeg of wij moeten nadenken over de decentralisatie van het vervoer. Ik weet niet zeker of zij het zo bedoelde. Ik heb gemerkt dat er wisselende opvattingen hierover zijn, maar dit was een algemene vraag. Ik vind dit een ingewikkelde vraag. Gemeenten beschikken over veel mogelijkheden om over de verschillende levensdomeinen heen – om het maar zo te zeggen – een goede vervoersoplossing te bewerkstelligen. Wij hebben net geconstateerd dat je met een combinatie van een aantal vervoersstromen

echt mooie dingen kunt doen. Je kunt ketenritten en samenwerking bewerkstellingen. Ik heb vervoerders gesproken die voor het schoolvervoer hun busje wit moesten spuiten, voor het ziekenvervoer zwart en voor het gemeentelijke vervoer rood. Dat kost allemaal geld. Als je dat beter organiseert, kun je daar echt wel slagen in maken. Dat is dus een heel herkenbaar loket. Gemeenten hebben ook de meeste mogelijkheden om aansluiting te zoeken bij andere voorzieningen.

Tegelijkertijd is er de wens om ook de toegang te verbeteren. Als je de toegang decentraal maakt, leidt dit misschien tot over-gebruik van de voorzieningen. Het is nu een beetje een ongemakkelijke situatie dat degene die de toegang bepaalt – met de pasjes – niet degene is die het dadelijk betaalt. Ik denk dat wij ter gelegenheid van ons onderzoek om een visie te maken op de integrale vervoersvoorzieningen ook dit vraagstuk moeten tackelen. Is dit te combineren? Moet je een centrale voorziening hebben, omdat het dan beter te organiseren is? Dan moet je wel iets heel goeds doen met de toegang, omdat die anders tot problemen leidt. Of is een decentrale oplossing beter? Welke afspraken maak je dan echter over de toegang? Ik zeg toe dat wij ter gelegenheid van dat onderzoek in juni dit vraagstuk expliciet aan de orde zullen stellen.

De heer Van 't Wout vroeg of wij vanuit Den Haag te veel regels opleggen. Als je de vraag zo stelt, is het antwoord vaak «ja». Het gaat hier natuurlijk om een kwetsbare doelgroep, waarbij aspecten zoals veiligheid een grote rol spelen. Het is heel belangrijk om te letten op de kwaliteit van het vervoer, de manier waarop kwetsbare mensen vervoerd worden en de keurmerken die daarvoor nodig zijn. De heer Van 't Wout heeft terecht erop gewezen dat er bij enkele gemeenten echt uitstekende voorzieningen zijn die geregeld worden door vrijwilligers, tot grote tevredenheid van zowel de vrijwilligers als degenen die daar gebruik van maken. Ik denk dat het ongelooflijk goed is om die mogelijkheden echt te benutten. Er zijn echt heel goede voorbeelden van heel efficiënte manieren met een enorme inzet van vrijwilligers. Ik heb daar echt heel goede voorbeelden van gezien. Het zou mij een lief ding waard zijn om daar in bredere zin naar te kijken, zodat wij dit nog verder kunnen verspreiden. Tegenwoordig wordt de term «uitrollen» gebruikt, maar daar moet ik een beetje mee opletten. Het hangt er ook vanaf hoeveel vrijwilligers er zijn. Wij moeten dus goed letten op de kwaliteitkant, maar ik ben er ook sterk voor om de mogelijkheden van vrijwilligers te benutten. Wij zullen dit ook een plek geven in het onderzoek dat wij nog aan het doen zijn. Men kijkt mij even met schrik aan, maar ik zeg dit bij dezen toe.

De heer Van Dijk vroeg mij verder of wij de experimenten kunnen stimuleren. Ja, die spelen ook een rol in het lopende onderzoek in de zin van welke mogelijkheden er nu precies zijn. Ik wacht de resultaten daarvan af. In dat onderzoek wordt ook het model-Zeeland nadrukkelijk meegenomen. Daar komen wij dan nog over te spreken.

Mevrouw Gesthuizen vroeg of ik een beetje inzicht heb in de knelpuntgroepen, de mensen bij wie het misgaat in het openbaar vervoer. Die inzichten hebben wij eigenlijk niet, omdat wij niet weten welke incidenten er allemaal zijn en bij hoeveel mensen dit optreedt. In de aanbestedingsregels zitten heel goede kwaliteitsnormen. De cliënttevredenheid wordt gemonitord. Over het algemeen is die overigens niet slecht. Een expliciet onderdeel van het contract is het voortdurend meten van niet alleen de objectieve kant, namelijk wachttijden en de organisatie van ketenritten, maar ook de subjectieve kant, namelijk de cliënttevredenheid. Dat is een heel belangrijk onderdeel van het contract en dat wordt misschien nog wel belangrijker.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Voorzitter, dit wordt mijn laatste interruptie. Ik denk dat de staatssecretaris ook wel ter ore is gekomen dat er klachten zijn van mensen die op een station zonder personeel terechtkomen en die daar dan gewoon maar blijven staan. Ik neem toch aan dat de staatssecre-

taris die klachten ook kent. Ik herhaal daarom mijn zorg over het zo centraal stellen van die ketenreis. Weet de staatssecretaris hoeveel mensen worden achtergelaten? Hoe denkt hij dit op te lossen?

Staatssecretaris **Van Rijn**: Mij is niet bekend hoeveel mensen er worden achtergelaten. Wij meten wel de prestaties. Daar wordt voortdurend naar gekeken, evenals naar de cliënttevredenheid. Wij stimuleren nu de ketenritten en vragen ons dus af hoe je kunt aansluiten op het openbaar vervoer. Er zal dus grotere druk zijn om op tijd te rijden, omdat mensen gewoon het openbaar vervoer moeten halen. Er zit ook een bonus-malusregeling in het contract, want dit is een heel belangrijk element. Als je dit wilt, moet je er minimaal voor zorgen dat je op tijd komt. Bovendien moet bekeken worden hoe men de cliënt naar het openbaar vervoer kan brengen. Dat vereist samenwerking tussen de vervoerder en het openbaar vervoer. Dat wordt nu juist gestimuleerd in het nieuwe contract. Verder moeten wij durven zeggen dat er ook gewoon dingen mis zullen blijven gaan. Het gezamenlijk organiseren van vervoer vergt namelijk afspraken en is ook afhankelijk van de weersomstandigheden. Soms is het ook ingewikkeld om een cliënt te helpen om in de bus te komen. Dit zal niet het soort individueel vervoer zijn dat helemaal rekening houdt met de individuele, specifieke wensen. In het nieuwe contract komen er meer mogelijkheden voor ketenvervoer en meer prikkels om de samenwerking tussen openbaar vervoer en Valys tot stand te brengen. Dat is juist de reden waarom wij de aanbesteding in het nieuwe contract op die manier hebben vormgegeven. Er zullen echter altijd klachten blijven. Daar zitten wij bovenop.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Ik heb het niet over specifieke wensen. De NS heeft soms de verwarming een graadje te laag te staan naar mijn zin. Ik reis zelf veel met het openbaar vervoer. Ik klaag daar weleens over, maar dan moet ik maar met de auto gaan. Ik heb het echter over mensen bij wie het risico dat het misgaat als zij op een ketenreis zijn aangewezen, te groot is. Kan de staatssecretaris daar heel goed naar kijken? Hij moet er niet zomaar van uitgaan dat een ketenreis voor iedereen een passende optie is. Ik denk dat wij gewoon moeten constateren dat dit voor sommige mensen echt niet passend is. Ik zou het fijn vinden als de staatssecretaris toezegt dat wij ketenreizen niet standaard als eerste optie voor iedereen gaan invoeren, want in dat geval ben ik geneigd om een motie in te dienen om te bekijken wat de Kamer ervan vindt.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Om dat te vermijden kan ik dat wel toezeggen. Het is niet zo dat de ketenrit de standaard wordt en dat er verder niets is. Ik heb in mijn betoog juist gezegd dat wij ongelooflijk ons best doen om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor mensen met beperkingen gedurende het aanpassingsproces aan de inclusieve samenleving en inclusief vervoer. Het zal nog een tijd duren. Wij zullen dit type voorzieningen nodig hebben. Laten wij hopen dat wij er steeds meer in slagen om betere ketenritten te maken naarmate het vervoer steeds meer toegankelijk wordt. Ik heb bovendien gezegd dat het zo zal blijven dat een perfect georganiseerde ketenrit en een perfect toegankelijk openbaar vervoer voor sommige mensen niet toegankelijk zal zijn, omdat zij simpelweg een zodanige moeite hebben om zich te bewegen dat het überhaupt al moeilijk is om op die manier vervoerd te worden. Je zult dus altijd verschillende typen van vervoer nodig hebben. Ik ben het daar erg mee eens.

Mevrouw Gesthuizen heeft gevraagd wat er nu gaat veranderen ten opzichte van de huidige situatie. De zaken die goed zijn, moeten zo blijven. Die gaan wij niet veranderen. De ketenrit komt inderdaad meer centraal te staan. Wij zullen meer de mogelijkheden tot een ketenrit bekijken. Er zullen kortere omrijtijden zijn. Wij willen ervoor zorgen dat het

callcenter – dit klinkt een beetje als een technisch punt – meer de functie krijgt van een ritregisseur, zodat de cliënt zijn rit kan laten regelen door een callcenter. Dan hoeft hij de ketenrit niet zelf te verzinnen, maar wordt die voor hem bedacht. Ik geloof dat het voorbeeld van één routeplanner is genoemd. Ik ga niet verder in op de techniek, maar in het contract zitten juist prikkels om dit soort dingen heel goed voor elkaar te krijgen. Mevrouw Keijzer noemde een heel simpele maatregel, namelijk zo'n vlaggetje. Hoe kun je duidelijk maken dat iemand de trein in geholpen moet worden? Hoe kun je de werkwijze van de NS verder verbeteren? Kun je dit met heel simpele signalering voor elkaar krijgen? Dit is een goede suggestie. Ik zal die doorgeven aan mijn collega. Deze vraag geeft ook aan dat wij er in de nieuwe situatie aan de ene kant voor moeten zorgen dat er betere investeringen en mogelijkheden in het openbaar vervoer komen en een betere aansluiting op het Valys-vervoer, maar dat er aan de andere kant een scherpere afspraak moet komen over de signalering en de wijze waarop je cliënt begeleidt van het vervoer met Valys naar de trein en weer terug. Er is een aantal pragmatische suggesties gedaan die erg welkom zijn. Ik zal die ook doorgeven. De samenwerking neemt dus steeds meer toe. Wij zullen onze aanbieder prikkelen om die samenwerking heel actief te zoeken.

Gevraagd werd of de sportregeling in 2013 of na de zomer van 2013 ingaat. De regeling start per direct en dus niet pas na de zomer.

Mevrouw Dik-Faber zei dat er signalen zijn dat de eigen bijdrage voor het vervoer sterk is toegenomen. Vervoer is een aanspraak waarvoor geen eigen bijdrage verschuldigd is. Het is dus niet de bedoeling dat zorginstellingen de maatregel afwentelen op de cliënt. Dat hebben wij ook expliciet aangegeven, want dan zou er geen sprake meer zijn van een verzekerde aanspraak. Het is wel zo dat er soms specifieke afspraken zijn in die zin dat de cliënt vraagt om iets extra's te regelen. Daarvoor kan wel een vergoeding worden gevraagd. Wij zullen dit scherp in de gaten houden, zodat er geen afwenteling op de cliënt plaatsvindt. Volgens mij heb ik alle vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat er behoefte is aan een tweede termijn. Iedere fractie krijgt twee minuten de tijd daarvoor en de gelegenheid tot maximaal één interruptie.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Voorzitter. Het is goed om de visie van de staatssecretaris te horen over een inclusieve samenleving en toegankelijk vervoer. Dit is voor D66 ook een heel belangrijk onderwerp. Het is ook fijn om te horen dat er in juni een visie naar de Kamer komt, waarin ook het vraagstuk decentralisatie wordt meegenomen. Ik wil in dat verband nog even iets checken. Volgens mij zei de staatssecretaris dat landelijke criteria daarin ook worden meegenomen. Ik had in dit verband een vraag gesteld, namelijk wie wel en niet gebruik kan maken van doelgroepenvervoer. Graag krijg ik nog een antwoord daarop.

Het enige waarover ik niet positief ben, is de tarifiering, want die is onduidelijk, met name wat betreft de verdeling over de twee cliëntengroepen. Ik vind het belangrijk dat er een onderzoek plaatsvindt om de daadwerkelijke kosten voor die twee specifieke cliëntengroepen vast te stellen, omdat een zorgaanbieder de bedrijfsvoering niet kan runnen op basis van monitoring en het versnellen van de signaleringen. Wij moeten in Den Haag scherp zijn en duidelijkheid bieden. De zorgaanbieder moet dit zelf ook doen, door een deugdelijke administratie bij te houden en efficiënt te werken. Dat staat bij mij zeker ook op nummer één. Helaas heb ik hierover geen toezegging gehoord en moet ik toch een VAO laten aanvragen om daarover een motie te kunnen indienen.

De heer **Otwin van Dijk** (PvdA): Voorzitter. Ik heb drie opmerkingen. Ik ben blij met het pleidooi van de staatssecretaris over een inclusieve

samenleving. Het vervoer is daar een belangrijk onderdeel van, omdat men overal moet kunnen komen. Mijn eerste, misschien enigszins overbodige, opmerking gaat over het feit dat wij het liefst een zo toegankelijk en normaal mogelijk openbaar vervoer willen. De discussie daarover speelt al heel lang. Het heeft mij dus altijd verbaasd dat er toch nog gewoon treinen worden gekocht – ik weet dat dit gebeurt in een andere commissie – die ontoegankelijk zijn. Kunnen wij dan de conclusie trekken dat er geen trein meer moet worden gekocht die ontoegankelijk is, zodat wij daar eindelijk eens een beetje tempo in kunnen maken?

Mijn tweede opmerking gaat over het onderzoek dat in juni komt. Dat moet volgens mij gaan ten eerste over het wel of niet decentraliseren, ten tweede over wat wij kunnen leren van de lokale experimenten en ten derde over het maatwerk dat er voor sommige cliënten geleverd zou moeten worden. Over dit laatste heb ik in de eerste termijn ook vragen gesteld.

Mijn derde opmerking heeft te maken met het feit dat de staatssecretaris zegt dat hij geen onderzoek doen wil naar het doelgroepenvervoer, maar dat hij wel met een signalement zal komen. Wat is anders in dat signalement dan in het onderzoek? Als de staatssecretaris geen onderzoek wil, maar wel een signalement, mag hij dat signalement ook opleveren als onderzoek, als hij dat maar ruim voor 2014 doet en als dat maar voldoende informatie biedt om daar conclusies aan te verbinden voor de contracteerruimte van de AWBZ van 2014. Ik zou bijna zeggen: maak er dan gewoon een onderzoek van.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Voorzitter, ik wilde zeggen: maak er dan een onderzoek van. Dat was ook de laatste zin van de heer Van Dijk. Ik hield daar net ook al een pleidooi voor.

De heer **Van 't Wout** (VVD): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik zie erg uit naar het onderzoek dat wij in juni zullen ontvangen. Bij de decentralisatie moet volgens mij de hoofdvraag zijn hoe je dit voor 1 miljard euro goed kunt regelen en misschien zelfs wel voor minder. De staatssecretaris noemde voorbeelden over busjes die in andere kleuren gespoten moeten worden. Daar moeten wij natuurlijk zo snel mogelijk vanaf in dit land. Overigens lijkt mij dat het maatwerk in het kader van de plannen uit het regeerakkoord, zoals extramuraliseren en meer naar gemeenten toe, er sowieso zal komen. Daar komen wij dan ook nog wel over te spreken.

Ik heb wel een ongemakkelijk gevoel bij het pleidooi van D66 voor een onderzoek. Van de woordvoerder van de PvdA mag het ook een signalement zijn. Het lijkt mij niet goed dat wij hier bepalen wat vervoer kost. De enige manier om dat te doen is benchmarken. Dat hebben wij met het PwC-onderzoek gedaan. Je kunt vervolgens bekijken of er dingen vreselijk misgaan op basis van de bezuinigingen. Als wij hier standaardtarieven gaan vaststellen, gaan wij juist in tegen de conclusies uit dat onderzoek, namelijk dat allerlei verbanden tussen afstanden en verschillende cliëntensoorten er niet blijken te zijn. Ik zou dat dus stevig willen ontraden. Ik kom nu op de 25 miljoen euro. Eigenlijk zegt de staatssecretaris dat hij dat bedrag ook niet kan onderhouden. Ik snap wel dat hij dat geld ter beschikking stelt, gezien de signalen die wij krijgen. Dit betekent wel dat het voor dit jaar dus gewoon klaar is en dat er niets beschikbaar is voor problemen bij een eventuele andere doelgroep die nog een keer opduiken. Heeft de staatssecretaris het gevoel dat hij voldoende beeld heeft van de verschillende groepen waarbij er problemen kunnen zijn, zodat wij hier niet over een halfjaar weer zitten? Zou het dus misschien slim zijn om nog een klein deel van die 25 miljoen achter te houden?

Mevrouw **Keijzer** (CDA): Ik ben nu even in verwarring. De heer van 't Wout houdt een pleidooi voor het onderzoek. Hij zegt dat daarin heel goed

bekeken is welke verschillende indicatoren de prijs van de rit moeten bepalen. In de wereld van de VVD zouden er dan dus eigenlijk geen knelpunten kunnen zijn; waarom dan nu wel dit niet onderbouwde knelpunt dat in de brief staat?

De heer **Van 't Wout** (VVD): Dat heb ik niet gezegd. Er kunnen knelpunten zijn, omdat je bij benchmarken niet van de een op de andere dag net zo goed bent als de beste in het veld. Zo gaat het in het bedrijfsleven ook. Soms zul je dan een investering moeten doen. Daar hebben wij dit voor bedoeld. Dit is niet bedoeld om tot aan het einde der tijden tarieven hoog te houden. Dit is juist bedoeld om organisaties in staat te stellen om het net zo goed te doen als de beste in hun veld. Zo moeten wij met ons geld omgaan.

Mevrouw **Keijzer** (CDA): Het is toch juist de bedoeling om hogere tarieven vast te stellen voor het rolstoelvervoer, omdat dit nu eenmaal duurder is? Volgens mij is dit een wat te zakelijke benadering door de VVD-fractie.

De heer **Van 't Wout** (VVD): De zorg moet je met je hart doen, omdat die om mensen gaat. Je moet de zorg echter ook zakelijk benaderen, omdat het in dezen ook over belasting- en premiegeld gaat. Wij zien dat sommige instellingen, overigens ook in deze categorieën, het goedkoper doen dan anderen. Wij mogen dat dan ook van die andere instellingen vragen, want je moet in deze tijd efficiënt omgaan met het geld. Dat kunnen wij van iedereen vragen.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Voorzitter. Ik hoop dan wel dat er oog blijft voor de manier waarop die instellingen dat doen. De Kamer wenst ook kwaliteit. De Kamer gaat die kwaliteit ook vaststellen voor zover dat nog niet is gedaan, aan de hand van de voorbeelden van de knelpunten, maar ook aan de hand van de vele jubelverhalen van mensen die hopelijk enorm gaan genieten van het vervoer en het openbaar vervoer. Ik dank de staatssecretaris allereerst voor een, in mijn ogen enigszins voorzichtige, toezegging. Als ik hem goed heb begrepen, wordt de ketenreis centraal gesteld, maar alleen in de gevallen waarin het ook echt kan. Als dit niet zo is, hoor ik dat graag nog. Volgens mij is er een vraag van mij over de dagbesteding blijven liggen. Odion heeft ons de informatie aangereikt dat deze zorginstelling 69% minder geld krijgt om mensen van en naar de dagbesteding te vervoeren. Ik vrees dat sommige mensen volledig van de dagbesteding zullen worden afgesneden. Graag krijg ik een toezegging van de staatssecretaris dat dit niet het geval zal zijn. Ik moet de vergadering over exact tien minuten verlaten. Als de staatssecretaris na die tijd zal antwoorden, zit er een SP-medewerker op de tribune om zijn antwoord te registreren.

Mevrouw **Keijzer** (CDA): Voorzitter. Ik heb het antwoord van de staatssecretaris over de aanbesteding goed begrepen. Wil de staatssecretaris de Kamer informeren over de uitspraken van de rechters in de twee zaken rond deze kwestie?

Ik kom nog even op de 25 miljoenprijsvraag. Komt het extra geld dat de Nederlandse Zorgautoriteit meent nodig te hebben, bovenop die 25 miljoen? Zo heb ik het begrepen. Als dat niet zo is, vind ik dit geen goede manier van omgang met deze kwestie. Ik kan mij voorstellen dat het rolstoelvervoer duurder is – daar gaat het niet om – maar dit betekent dat wij vanaf nu de deur volledig dichtdoen voor andere knelpunten. Dat kan volgens mij niet de bedoeling zijn, want zorg doe je met je hart, zoals de woordvoerder van de VVD-fractie reeds zei. Dit vergt van ons om ook voorzichtig om te gaan met belastingcenten. Er is namelijk wel een grens

aan de bezuinigingen in dit verband. Wij hebben juist met elkaar afgesproken om heel precies naar de knelpunten te kijken. De staatssecretaris zegt dat er op dit moment geen andere knelpunten bekend zijn, dus zijn die er niet. Dat antwoord is mij een beetje te kort door de bocht. Ik wil dus graag heel precies weten hoe het met die 25 miljoen zit. Ik heb als laatste een praktische vraag. Hoe staat het met de indicatiestelling voor het Valysvervoer? Eerder is toegezegd dat bekeken zal worden op welke wijze de indicatiestelling eventueel over kan gaan naar de gemeenten. De indicatiestelling van het Valysvervoer is nu automatisch verbonden aan de indicatiestelling voor lokaal vervoer. Er zou bekeken worden hoe meer op de individuele persoon geïndiceerd kan worden.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik haak aan bij de woorden van mevrouw Keijzer. In de brief van de NZa staat gewoon klip-en-klaar dat er een extra budget van 7 tot 15 miljoen nodig is boven op de 25 miljoen. Ik maak mij daar ook heel veel zorgen over. Als wij het bedrag op 25 miljoen houden, wordt aan die groepen onvoldoende tegemoetgekomen. Bovendien blijft er dan helemaal geen ruimte over voor andere knelpunten, waarvan ik er ook één benoemd heb, namelijk de bereikbaarheid van bovenregionale voorzieningen voor specifieke doelgroepen die niet rolstoelgebonden zijn. Ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris dat dit gemonitord wordt, maar intussen ervaart ook die groep knelpunten. Daar moet volgens mijn fractie een oplossing voor komen.

Ik kom nog even terug op de ketenrit en de routeplanner. De staatssecretaris had het idee dat het callcenter ook een soort ritregisseur wordt. Dit zijn prachtige woorden. Ik zal hier nog even goed naar kijken en kom daar mogelijk bij een VAO op terug, omdat ik mij afvraag in hoeverre er voldoende prikkels in het programma van eisen zijn opgenomen. Ik heb nog één concrete vraag. Ik ben heel blij dat de regeling voor gehandicapte teamsporters niet pas na de zomer ingaat, maar per direct. Ik wil het graag heel precies weten. Is dat dan 1 maart, 1 april of toch nog 1 januari? De regeling is volgens mij namelijk per 1 januari vervallen.

De **voorzitter**: Dit was de tweede termijn van de Kamer. De staatssecretaris kan meteen antwoorden. Iedere fractie heeft het recht op één interruptie.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Voorzitter. Ik ga even in op het onderzoek en het signalement. Hoe moeten wij daarmee omgaan? Ik doe een laatste poging om de leden van de commissie te overtuigen. Volgens mij speelt een aantal elementen een rol. Er heeft een kostprijsonderzoek plaatsgevonden, namelijk het PwC-onderzoek. Op basis daarvan zijn er beslissingen genomen over de efficiencytaakstelling. Vervolgens is er een knelpuntenpot ingesteld, voor aangetoonde knelpunten. Daar hebben wij een discussie over gehad. Hoewel ze niet helemaal zijn aangetoond, is er toch in een tegemoetkoming voor die knelpunten voorzien. Wat de NZa schrijft, klopt. De genoemde bedragen komen boven op de 25 miljoen. Dat zou strijdig zijn met het budget dat wij hebben afgesproken. Het is belangrijker dat nog niet aangetoond is dat dit alles hard onderbouwd en nodig is.

Ik kom nog even terug op het totaalplaatje, nog los van de vraag of je dit «onderzoek» of «signalement» noemt. Er is een kostprijsonderzoek geweest. Er zijn maatregelen genomen rondom de knelpunten. De NZa heeft gevraagd om die te monitoren en dat zodanig te doen dat wij die informatie op tijd boven water hebben voor de beslissingen die wij in 2014 moeten gaan nemen. Het maakt dus niet meer zo gek veel uit of wij een signalement of een onderzoek doen, als wij maar goede informatie hebben. Wij gaan uit van het huidige budget. Daarmee moet het gebeuren. Het knelpuntenbudget wordt ter beschikking gesteld en wij

zullen de NZa vragen om heel goed te monitoren hoe het verloopt en of er nog knelpunten zijn. Die informatie moeten zodanig tijdig boven water zijn, zodat wij die nog voor 2014 kunnen bekijken. Gezien dit alles lijkt mij een extra onderzoek niet nodig. Mevrouw Bergkamp zei dat je met een signalement geen beleidvorming kunt doen, maar met een extra onderzoek kan dat ook niet. Wij moeten nu dus zeggen: dit is het. Vervolgens moeten wij goed monitoren. Bovendien is er nog een vangnet ten aanzien van artikel 4.84, waarin staat dat de NZa het bij evidente onbillijkheden anders kan vaststellen. Wij hebben hiermee volgens mij een arbeidswijze te pakken die aan de ene kant de efficiency bevordert en aan de andere kant heel goed in de gaten houdt of er knelpunten zijn. Als ze er zijn, komen die dan zo tijdig boven water dat wij die ruim voor 2014 kunnen bespreken.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Als je iets monitort, kom je tot bepaalde conclusies. Kunnen die conclusies leiden tot het aanpassen van beleid, zodat er realistische tarieven komen? Vindt de staatssecretaris dit een logisch verhaal?

Staatssecretaris **Van Rijn**: Ja, maar met die nuance dat het simpele argument dat het voor iemand duurder is, geen valide argument is. In het onderzoek is gekeken naar wat er daadwerkelijk wordt uitgegeven aan vervoer en naar de meest efficiënte manier van organiseren. Wij willen het daarom op die manier gaan regelen. Bovendien moet je mogelijkheden hebben om iets tijdig aan te passen. Het is heel goed om de knelpunten, als die er al zijn, in de gaten te houden. Er moet bovendien bekeken worden of er aanvullende knelpunten zijn. Wij hebben dit alles heel goed bekeken. «Het is voor ons duurder» is dus geen argument. Het is volgens mij goed om te blijven benadrukken dat het goed en efficiënt georganiseerd zou moeten worden.

De heer **Otwin van Dijk** (PvdA): Met dat laatste ben ik het volledig eens. Wij willen natuurlijk geen prikkel tot ondoelmatigheid in het systeem houden. Alleen de argumentatie «bij ons is het nu eenmaal duurder omdat wij het altijd al zo gedaan hebben», is geen enkele reden. Als je een signalement of onderzoek hebt, zit daar ook een vertaalslag achter. Wat is objectief te rechtvaardigen? Wat is omvorming richting normalere vormen van bedrijfsvoering? Daar had de heer Van 't Wout het ook al over. Wij moeten natuurlijk normale bedrijfsvoering bevorderen. Ik lees de brief van de NZa zo dat er twee doelgroepen zijn waar zij zich in het bijzonder zorgen over maakt. De NZa vraagt zich af of het bij die groepen wel kan. Dit is niet alleen gebaseerd op «zo doen wij het nu eenmaal». Of het nu bij onderzoek of signalement is, wij moeten de conclusies opschonen. Wij hadden het daar net al over. De staatssecretaris maakt zich daar terecht zorgen over. Voordat wij de tarieven van 2014 vaststellen, moet wel helder zijn of deze twee doelgroepen hiermee geholpen zijn. Daar gaat het uiteindelijk om. Het maakt niet uit of het nu signalementen zijn of een onderzoek is. Het gaat niet alleen om lijstjes met wie wat deed. Wij willen graag de kwalitatieve conclusies kennen.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Dat wil ik graag in positieve zin bespreken met NZa als zij dat signalement doet. Met deze maatregel passen wij de knelpuntenpot als het ware toe op die doelgroepen. Het is goed om tijdig voor 2014 te weten of het probleem daarmee geregeld en opgelost is. Dit laat onverlet dat wij de druk op efficiency blijven leggen, zoals de heer Van 't Wout zegt.

De heer **Van 't Wout** (VVD): Als je op zoek gaat naar knelpunten, vind je er altijd wel één. Ik snap wat de heer Van Dijk vraagt. Hij wil dit voor de nieuwe tariefstelling weten. Bij een echte afweging hoort ook de vraag

hoe de scores relatief zijn. Als 50% zegt dat men er niet mee uitkomt en 50% de slag gemaakt blijkt te hebben, is dat relevante informatie. Het moet dus wel in die context gepresenteerd worden.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Ik ben het daar volledig mee eens.

Mevrouw **Keijzer** (CDA): Ik heb toch het gevoel dat ik geen antwoord krijg op mijn vraag. Het onderzoek naar de prijs is gedaan. Er is vastgesteld dat daar een groot verschil in zit. Vervolgens is de prijs vastgesteld. Daarop hebben wij met elkaar vastgesteld dat er een knelpuntenpotje van 25 miljoen komt, maar daarna raak ik het spoor bijster. Er volgt een brief van de NZa waarin één doelgroep benoemd wordt. De staatssecretaris zegt zojuist, al was het wat zachter dan zijn andere woorden, dat de knelpunten niet helemaal zijn aangetoond. Ik denk dan: er is een knelpunt of er is geen knelpunt. Laten wij er voorlopig van uitgaan dat er wel een knelpunt is. Eerder zei de staatssecretaris dat dit voor al het rolstoelvervoer geldt, dus niet alleen voor kinderen met rolstoelen, maar voor alle rolstoelvervoer. Als wij het daarover eens zijn, hebben wij in ieder geval nu dat knelpunt vastgesteld. Dan blijft toch mijn vraag staan of er nog ruimte is voor andere knelpunten in de toekomst. Het is niet zoals Bas van 't Wout van de VVD-fractie zegt: als je een knelpunt zoekt, vind je het ook. Wij moeten reëel bekijken wat er aan de hand is. Komt een zorginstelling uit met het geld? Als die daar niet mee uitkomt en als dat terecht is, moet er ruimte zijn in de knelpuntenpot. Daarom wil ik nu heel helder antwoord op de vraag of in die pot nu 25 miljoen zit of dat het 25 miljoen plus de 7 tot 15 miljoen is, zoals de staatssecretaris zelf in zijn brief aangeeft.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Dit is nu juist het punt uit het NZa-onderzoek. Er is een knelpuntenpot van 25 miljoen. Die hebben wij vastgesteld. Als je de knelpunten die nu op tafel liggen, zou benaderen, zou volgens de NZa meer geld nodig kunnen zijn. Wij zijn in overleg getreden met de NZa om een kwantitatieve onderbouwing hiervoor te krijgen. Daaruit kwam dat je dit niet kunt onderbouwen met kostengegevens of met de efficiëntie van de organisatie. Je kunt veronderstellen dat de knelpunten die zijn aangeleverd, meer geld zouden kosten. Daarom zullen wij de bestaande knelpuntenpot van 25 miljoen gebruiken om daaraan tegemoet te komen. Wij gaan bovendien heel goed monitoren hoe dat gaat, zodat wij tijdig voor 2014 kunnen zien of er nog extra knelpunten zijn. De kanttekening – de heer Van 't Wout maakte die ook --hierbij is dat wij ook moeten bekijken hoe de efficiëncyslag verloopt, zodat wij instellingen hierop kunnen aanspreken. Hebben zij er voldoende aan gedaan om het beter organiseren en hebben zij niet alleen maar afgewacht? Dan zijn wij in staat om ruim voor 2014 vast te stellen of de knelpuntenpot voldoende was, maar ook of de sector voldoende heeft gedaan om de efficiëncyslag voor elkaar te krijgen.

Mevrouw **Keijzer** (CDA): Dit is een reëel verhaal, als vervolgens de conclusie getrokken kan worden dat er meer euro's nodig zijn in 2014. Dan is het een reëel verhaal. Anders hoeft je dit allemaal niet te monitoren. Mijn vraag in dit verband is heel concreet: betekent dit dat er in 2014 meer geld moet zijn dan de 25 miljoen die er nu is?

Staatssecretaris **Van Rijn**: Daar ga ik nu geen uitspraak over doen. Wij zullen dat heel goed monitoren. Wij sturen bovendien op de efficiency. Ik ga nu niet een «stel dat»-vraag over extra geld beantwoorden. Ik zal ook niet de «stel dat»-vraag over minder geld beantwoorden. Ik ga ervan uit dat wij tijdig de knelpunten en de te maken efficiëncyslag zullen bespreken. Dan kunnen wij samen afwegen of er meer of minder geld nodig is voor dit vervoer.

De heer Van Dijk vroeg hoe het zit met de aankoop van de treinen. Ik ervaar dit als een belangrijke uitbreiding van mijn portefeuille. Er is een nieuw plan van eisen voor de nieuwe vervoersconcessie van de NS, onder andere in 2015. Ik ga ervan uit dat die eis daarin komt te staan. Ik zal dit nadrukkelijk onder de aandacht van mijn collega brengen.

Mevrouw Bergkamp heeft gevraagd of in het onderzoek ook wordt bekeken hoe je landelijke toelatingscriteria kunt maken. Dat is inderdaad zo.

De heer Van Dijk vroeg of decentralisatie, leren van experimenten en maatwerk mogelijkheden ook deel uitmaken van het onderzoek. Ja, die elementen zitten er ook in.

De vraag van de heer Van 't Wout heb ik beantwoord. Er is een balans tussen onderzoek naar knelpunten aan de ene kant en aan de andere kant voldoende zorg voor het maken van de efficiëncyslag.

Mevrouw Gesthuizen vroeg of het vervoer plaatsvindt met behoud van kwaliteit. Dat is inderdaad zo. Dat is de reden waarom in de aanbesteding extra kwaliteitseisen zitten. In de nieuwe aanbestedingsronde staat het denken in ketenritten centraal. Daarom vonden wij het een aardig idee om iedereen die gebruikmaakt van het Valysvervoer, zo'n ketenrit aan te bieden, zodat hij kan ervaren hoe dit werkt en of hij er iets van heeft. In de aanbesteding zit dus ook nadrukkelijk dat iedereen zo'n ketenrit aangeboden krijgt om eraan te wennen. Iedereen kan dan zien of het voor hem wel of niet werkt.

Mevrouw Keijzer vroeg of de uitspraken van de rechters over de aanbesteding als informatie naar de Tweede Kamer kunnen worden gestuurd. Dat zullen wij uiteraard doen.

Mevrouw Keijzer vroeg ook of er op een andere manier kan worden geïndiceerd, zodat er bekeken kan worden of de indicatiestelling ook nog meer ruimte zou opleveren; een scherpere indicatiestelling leidt tot een uitruil tussen het aantal kilometers en het aantal mensen dat er gebruik van maakt. Dat is expliciet een onderdeel van het onderzoek dat wij in juni aan de Kamer hopen te sturen.

Verder gaat de sportregeling in op 1 april 2013.

De **voorzitter**: Er ligt nog een vraag van mevrouw Gesthuizen over dagbesteding.

Staatssecretaris **Van Rijn**: De dagbesteding is een AWBZ-aanspraak en dus een recht. Het vervoer naar een dagbesteding zal dus altijd mogelijk moeten zijn. Dat er 69% minder geld is, is geen voldoende argument voor het feit dat het dan niet meer mogelijk is. Dan moet er ook bekeken worden of het efficiënt georganiseerd is. De dagbesteding en het vervoer daar naartoe blijft een recht, dat door de zorgaanbieder en het zorgkantoor geregeld moet worden. Er is wel een discussie over de vraag of het efficiënt is en of de kosten laag genoeg zijn. Dat is de kanttekening hierbij.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het einde van dit overleg gekomen. Ik zie dat er nog een nabrander komt.

Staatssecretaris **Van Rijn**: Misschien is dit een leuke nabrander. Ik ga nog even in op het punt van mensen die zonder assistentie op het perron achterblijven. Uit onderzoek blijkt dat dit in minder dan 1% van de gevallen voorkomt. Dat is leuk om nog even te vermelden.

De **voorzitter**: Nou ja, als je die ene bent...
Er is behoefte aan een VAO. Mevrouw Bergkamp zal de eerste spreker zijn.
Wij zullen dit doorgeven aan de Griffie.
Hiermee zijn wij aan het eind van dit AO gekomen. Ik dank de staatssecretaris en de collega's.

Sluiting 18.16 uur.