

Vergaderjaar 2013–2014

25 847

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten

Nr. 123

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 december 2013

Tijdens het AO Valys/doelgroepenvervoer van 14 november jl. heb ik toegezegd met een schriftelijke reactie te komen op de mogelijkheid van het afschaffen van de kilometerbegrenzing in het Valysvervoer. Met deze brief waarin ik de beleidsmatige uitgangspunten met betrekking tot het Valysvervoer nader toelicht, kom ik deze toezegging na.

Dit kabinet streeft naar een inclusieve samenleving, waaraan iedereen ongeacht zijn of haar beperkingen kan deelnemen. Hierbij beoogt zij mensen waar nodig te ondersteunen in hun zelfredzaamheid en hun participatie in de samenleving. Mensen moeten zoveel mogelijk gebruik kunnen maken van de algemene vervoersvoorzieningen, maar daar waar dat gegeven de (mobiliteits)beperking van mensen niet mogelijk is, worden specifieke voorzieningen aangeboden. Het Valysvervoer is één van de mogelijkheden om hierin te voorzien. Op basis van de voortdurende investeringen in de toegankelijkheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer (OV) is de verwachting gerechtvaardigd, dat het specifieke doelgroepenvervoer in omvang en kosten steeds verder zal afnemen.

Binnen het Valysvervoer onderscheid ik twee soorten reizigersgroepen. Een grote meerderheid van de reizigers wordt gevormd door pashouders die in principe ook van het OV gebruik kunnen maken als dit toegankelijk is. Dit zijn de pashouders met standaard pkb (persoonlijk kilometerbudget), dat is vastgesteld op 600 kilometer per kalenderjaar. De overige pashouders zijn zodanig beperkt dat voor het merendeel van deze groep niet verwacht mag worden dat zij ooit van het OV gebruik zullen kunnen maken. Dit zijn de pashouders met een zogenaamd «hoog pkb», dat is vastgesteld op 2.250 km per kalenderjaar. Momenteel zijn er

395.000 pashouders met het standaard pkb en 10.200 pashouders met het hoog pkb.¹

Een groot deel van de huidige (Valys) pashouders (ca. 60%) maakt geen gebruik (meer) van het Valysvervoer omdat zij bijvoorbeeld alternatief vervoer hebben gevonden of geen reizen buiten de regio (meer) maken. Vanaf 1 januari 2014 zal de geldigheid van de Valyspas periodiek worden gecontroleerd. Hierbij wordt bezien of de pashouders nog steeds aan de aanvraagcriteria voor Valys voldoen.

Jaarlijks is binnen de begroting van VWS ca. € 60 mln beschikbaar voor het Valysvervoer. Met de uitvoerder is een prijs per kilometer overeengekomen, waarmee de gehele uitvoering van het Valysvervoer wordt bekostigd. Alleen de daadwerkelijk gereden ritten, volgens de kortste route, hebben invloed op de uitputting van het budget. Voor pashouders die geen gebruik maken van het vervoer worden dus geen kosten gemaakt en/of in rekening gebracht.

Daarnaast is er met de uitvoerder een bonus-malus regeling overeengekomen met betrekking tot klanttevredenheid en punctualiteit. Ten slotte worden er binnen het beschikbare budget jaarlijks kosten ten bedrage van ca. € 1 mln. gemaakt voor het op aanvraag indiceren van pashouders voor het hoog-pkb en het afhandelen van alle daarop betrekking hebbende bezwaar en beroepprocedures. De toegang tot Valys is nu op indirecte wijze georganiseerd; het beschikken over een mobiliteitsvoorziening op grond van de Wmo, een gehandicaptenparkeerkaart of een OV-begeleiderskaart geeft toegang tot Valys. Als gevolg daarvan zijn er thans geen kosten verbonden aan de indicatie voor pashouders met het standaard pkb en wordt het beschikbare budget hiervoor dan ook niet belast. Daarnaast wil ik opmerken dat de registratie van gebruikte kilometers een geautomatiseerd proces betreft welke gezamenlijk met de facturatie door de vervoerder wordt uitgevoerd. Hiervoor worden geen afzonderlijke kosten in rekening gebracht.

De gedane suggestie om de kilometerbegrenzing (het pkb) in het Valysvervoer los te laten, ondersteun ik niet. Tot en met 2011 is het gebruik van het Valysvervoer jaarlijks toegenomen, waardoor de voorziening niet meer binnen de budgettaire kaders van de begroting bleef. Dit leidde tot de ingreep om het standaard pkb te verlagen. Deze maatregel heeft er voor gezorgd dat de voorziening sindsdien binnen het budget is gebleven. Wanneer er geen kilometerbegrenzing zou zijn, ontstaat er als het ware een openeinderegeling met mogelijke forse overschrijdingen op het budget. Hiervoor ontbreekt de dekking. Het pkb is op dit moment een noodzakelijk beheersingsinstrument om overschrijdingen te voorkomen.

In de motie Agema² is gesuggereerd dat slechts 3% van de gebruikers aan heeft gegeven meer kilometers te gebruiken. Naar mijn mening is dit een onterechte vaststelling. Van de gebruikers van het standaard pkb heeft een kleine 10% in 2012 het gehele pkb verbruikt³. Het gebruik door de pashouders van Valys bij het ontbreken van een kilometerbegrenzing laat zich hieruit naar mijn mening overigens niet afleiden. Mijn veronderstelling is dat een groot deel van de pashouders voor wat betreft het gebruik van Valys oog heeft voor het (nog) beschikbare pkb. Tijdens het debat heb ik erkend dat als gevolg van de gekozen uitgangspunten een deel van de pashouders tegen de grenzen van de voorziening zal aanlopen, terwijl een ander deel van de pashouders mogelijk (meer)

¹ november 2013.

² Kamerstuk 25 847, 122.

³ MuConsult: «Krachten bundelen voor een toekomstvast doelgroepenvervoer» (2013).

gebruik kan maken van algemene vervoersvoorzieningen. Tot op heden hebben pogingen

om tot een scherpere indicatiestelling bij de toegang tot Valys te komen, onvoldoende resultaat opgeleverd. Dit neemt niet weg dat ik de lopende verkenning met cliëntorganisaties op dit thema zal voortzetten, omdat ook ik van mening ben dat de Valys-regeling zoveel mogelijk zou moeten aansluiten op de daadwerkelijke behoefte. Vanzelfsprekend houd ik uw Kamer op de hoogte van de ontwikkelingen op dit vlak.

De Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
M.J. van Rijn