

Vergaderjaar 2015–2016

25 847

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten

Nr. 128

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 augustus 2016

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport heeft mij verzocht om een stand-van-zaken-brief over het Valys vervoer, doelgroepenvervoer en het vervoer van en naar dagbesteding. Specifiek is – mede naar aanleiding van signalen uit de taxisector – gevraagd in de brief aandacht te besteden aan de kwaliteit van het vervoer en de tarifiering.

Hieronder ga ik kort in op de verschillende vormen van vervoer in de langdurige zorg en ondersteuning en op de kwaliteit en veiligheid van vervoer. Tot slot sta ik stil bij de aansluiting tussen het openbaar vervoer (OV) en doelgroepenvervoer.

Wlz-vervoer

Wlz-cliënten die een indicatie hebben voor zorg inclusief dagbesteding en/of dagbehandeling hebben recht op vervoer van en naar de locatie waar deze activiteiten plaatsvinden. Voor Wlz-cliënten kan per aanwezigheidsdag waarop vervoer naar dagbesteding of dagbehandeling plaatsvindt een vergoeding voor vervoer worden afgesproken in de contractuele afspraken tussen zorgkantoor en zorginstelling. Uitgangspunt daarbij is dat de cliënt passende dagbesteding en dagbehandeling moet ontvangen.

Op 27 mei 2016 jl. heb ik een brief ontvangen waarin de werkgeversvereniging Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) stelt dat haar leden door de druk op de contractprijzen van vervoer moeite hebben om het hoofd boven water te houden. Voor mij staat voorop dat cliënten passende dagbesteding en dagbehandeling krijgen. Dat er blijkbaar minder vraag is naar vervoersdiensten of dat de afnemers van deze diensten hier minder voor willen betalen, betekent nog niet dat continuïteit van zorg, dagbesteding en dagbehandeling in het geding zijn.

In het kader van haar onderhoud van tarieven doet de NZa op dit moment een verkennend onderzoek naar de tarieven van vervoer in de Wlz. De

NZa heeft in dat kader onder andere gesproken met vervoersbedrijven en zorginstellingen. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek, die ik deze zomer verwacht, zal de NZa beslissen of zij een uitgebreider onderzoek noodzakelijk acht. Ik volg de uitkomsten van dit onderzoek nauwlettend om te bezien of het wettelijk recht op zorg inclusief vervoer van en naar locaties voor dagbesteding en dagbehandeling gewaarborgd is, mede gelet op de daarvoor geldende tarieven.

Zittend ziekenvervoer

In een aantal gevallen heeft een persoon recht op zittend ziekenvervoer. In artikel 2.14 van het Besluit zorgverzekering is geregeld in welke gevallen dit recht bestaat. Over de regeling zittend ziekenvervoer in het basispakket van de Zorgverzekeringswet heeft de Minister u door de pakketbrief 2017, van 20 mei jl.¹, geïnformeerd.

Wmo-vervoer

Gemeenten hebben de wettelijke opdracht mensen, waar nodig, te ondersteunen in hun zelfredzaamheid en participatie. Het ondersteunen van mensen in hun mobiliteitsbehoefte door gemeenten krijgt in de praktijk op diverse wijzen vorm; gemeenten (en soms ook provincies) creëren en bevorderen voorzieningen die mensen ondersteunen. Voorbeelden van dit vervoer zijn vormen van regiotaxivervoer en vervoer van personen naar de dagbesteding. De Wmo 2015 vraagt gemeenten lokaal beleid te formuleren en zorg te dragen voor voorzieningen die zo goed mogelijk aansluiten op de specifieke (lokale) behoefte en wensen van de doelgroep.

Voor wat betreft de tarieven bij de inkoop van het Wmo-vervoer heb ik u, op 21 juni jl., doen toekomen, het «ontwerpbesluit ter waarborging van een goede verhouding tussen de prijs voor de levering van een voorziening en de eisen die worden gesteld aan de kwaliteit van de voorziening en de continuïteit in de hulpverlening tussen de cliënt en de hulpverlener»². Het ontwerpbesluit regelt waarborgen voor een reële prijs voor diensten -niet anders dan voor de thuisondersteuning-, die op grond van artikel 2.6.4 van de Wmo 2015 door het college aan derden worden verleend. Vervoer wordt, als voorbeeld van deze diensten, expliciet benoemd in het ontwerpbesluit. Dit ontwerpbesluit heeft derhalve ook betrekking op de inkoop van vervoersvoorzieningen in verband met de uitvoering van de Wmo 2015. De beoogde datum van inwerkingtreding van het ontwerpbesluit is 1 januari 2017.

Valys Vervoer

Valys vervoer is bovenregionaal sociaal- recreatief vervoer voor reizigers met een mobiliteitsbeperking. Valys wordt sinds 2014 uitgevoerd door Transvision. Voor valyspashouders is het persoonlijk kilometer budget (pkb) ook in 2016 vastgesteld op 600 km per jaar. Voor gebruikers met een hoog persoonlijk kilometer budget (Hpkb) is dit momenteel 2.250 km per jaar.

Valys vervoer wordt momenteel m.n. gebruikt als deur-tot-deur vervoer. Om het gebruik van OV te stimuleren biedt Valys naast «Valys Basis» (taxivervoer van deur-tot-deur) ook verschillende mogelijkheden om de taxi te combineren met de trein. Zo is er «Valys Begeleid» waarbij mensen onder volledige begeleiding met taxi en trein kunnen reizen en bestaat er

¹ Kamerstuk 29 689, nr. 712

² Kamerstuk 34 504, nr. 1

«Valys Vrij»: zelfstandig vervoer met taxi en trein. Daarnaast organiseert Valys jaarlijks instapdagen om Valyspashouders kennis te laten maken met Valys Begeleid. Dit jaar staan 4 instapdagen gepland met als bestemming Paleis het Loo en het Spoorwegmuseum.

Over de trends in het gebruik, de klachten en tevredenheid ten aanzien van het Valys vervoer heb ik u recent geïnformeerd, in het jaarverslag 2015 en naar aanleiding van de begroting. Ik heb u laten weten dat het aantal gebruikers van het vervoer vrij constant is. De gereden kilometers zijn in 2015 licht afgenomen. Na een initiële stijging van klachten, in het transitiejaar 2014, namen de klachten in 2015 af. De klanttevredenheid tot slot is onverminderd hoog en stabiel. Over het geheel genomen waardeerden pashouders het reizen met Valys in 2015 met 8,59.

De heer van Gerven heeft tijdens een Algemeen Overleg Openbaar Vervoer op 2 februari 2016 jl. (Kamerstuk 23 645, nr. 618) een vraag gesteld over een dienst die niet langer wordt aangeboden door Valys, te weten bijzondere indicaties. Mijn collega, Staatssecretaris Dijkema van Infrastructuur en Milieu (I&M), heeft mij verzocht om u hierover te informeren. Dit verzoek doe ik hierbij gestand.

Bij wijze van twee commissiebrieven (van 24 juni 2014 en 18 mei 2015) heb ik u geïnformeerd over de ontstane verwarring omtrent deze bijzondere indicaties. Er is gebleken dat door de vorige vervoerder indicaties, zoals «solovervoer» en «voorin zitten», zijn afgegeven aan pashouders. Het gaat hierbij niet om «indicaties» daar het Valys vervoer op grond van de overeenkomst met VWS niet de mogelijkheid van bijzondere indicaties kent. Alhoewel deze indicaties officieel geen onderdeel uitmaken van Valys vervoer zijn de mogelijkheden en de implicaties van bijzondere indicaties voor Valys vervoer wel meegenomen in een verkennend onderzoek naar toegang. Met de huidige vervoerder zijn specifieke afspraken gemaakt over het omgaan met cliënten die zich beroepen op deze in het verleden verkregen bijzondere indicaties.

Eind vorig jaar heb ik een verkennend onderzoek naar de toegang tot Valys ingezet. Hierover heb ik u op 30 november 2015³ per brief geïnformeerd. Het onderzoek wordt begeleid door een klankbordgroep met deelnemers van cliëntorganisaties, gemeenten, Ministerie van I&M, Transvision (de huidige vervoerder) en KPVV CROW (kennisplatform vervoer). Na het zomerreces verwacht ik u de resultaten van het onderzoek en mijn reactie daarop toe te kunnen zenden.

Kwaliteit en veiligheid vervoer

Bij wet (Wegenverkeerswet en Wet Personenvervoer 2000 en onderliggende regelgeving) zijn eisen gesteld aan de kwaliteit en veiligheid van vervoer van mensen met een beperking. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft een taak in het toezicht op dit vervoer. Zo voert de ILT onder andere controles uit op taxibusjes die dergelijk vervoer verrichten. De ILT kijkt daarbij met name naar het veiligheidsaspect, zoals gordelplicht, losliggende lading en de goede zekering van de rolstoelen. In zijn algemeenheid heeft de ILT geen signalen dat dit vervoer niet goed op orde zou zijn. Ook van de zijde van zorgkantoren zijn mij geen signalen bekend dat de kwaliteit van het vervoer niet op orde zou zijn.

³ Kamerstuk 25 847, nr. 127

Optimalisatie OV, doelgroepenvervoer en ander kleinschalig vervoer

In het AO Spoor 19 mei jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 670) heeft Staatssecretaris Dijkstra van Infrastructuur en Milieu toegezegd om samen met mij, met gemeenten en met provincies te bespreken hoe doelgroepenvervoer en het reguliere (openbaar) vervoer meer in elkaar kunnen overvloeien. In een recente brief aan de Tweede Kamer, te weten «Tariefregulering en experimenteerruimte taxi»⁴ staat zij stil bij deze toezegging. Als Staatssecretaris van het Ministerie van VWS, verantwoordelijk voor verschillende vormen van vervoer in de langdurige zorg en ondersteuning, en tevens in het licht van de recente ratificatie van het «VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap», draag ik graag bij aan een verdere verkenning en optimalisatie van toegankelijk (openbaar) vervoer.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

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

⁴ Kamerstuk 31 521, nr. 100