

Vraag 1

Er wordt beoogd dat burgers over het doelgroepenvervoer bij één loket snel en overzichtelijk informatie kunnen krijgen. Tevens streeft u naar het principe "ask once, use many".

- a. Kunt u uitleggen hoe dit loket voor de burger zal moeten en kunnen werken?
- b. Wordt in uw visie integraal bekeken welk vervoer de aanvrager nodig heeft en wie daarvoor moet zorgen?
- c. Moet vanuit dat loket alle indicaties mogelijk zijn voor doelgroepenvervoer?
- d. Denkt u aan hetzelfde loket als het Wmo-loket (Wet maatschappelijke ondersteuning)?
- e. Denkt u bij het heffen van de eigen bijdrage ook aan een uniformering van deze eigen bijdrage en anticumulatie?

Antwoord 1

De denkrichting van het kabinet voor de bundeling van het doelgroepenvervoer zal nog verder onderzocht en uitgewerkt moeten worden. Daarbij zal ook worden onderzocht hoe het beste vormgegeven kan worden aan één loket, waarbij men terecht kan voor alle vragen over vervoer en waar de vervoersbehoefte van de betrokkene integraal wordt bekeken. Daarbij is de gedachte dat de indicatiestelling(en) voor het doelgroepenvervoer ook via dit loket kunnen lopen en eenmaal verstrekte gegevens ook benut kunnen worden voor andere vervoeraanvragen, die onder gemeentelijke verantwoordelijkheid ressorteren. De nog uit te voeren pilots zullen inzicht geven in de haalbaarheid van een dergelijke vormgeving. Het Wvg-vervoer wordt ondergebracht in het lokale Wmo-loket. Afhankelijk van de wijze waarop de overige vervoersregelingen zullen worden gebundeld, is onderbrenging in het Wmo-loket heel goed denkbaar.

Zoals aangegeven in mijn brief van 2 december 2005 aan uw Kamer, gelden er voor de huidige te onderscheiden vervoersregelingen verschillende eigen bijdragen en kent de Wvg een anticumulatiebepaling. Indien en voorzover het doelgroepenvervoer wordt gebundeld binnen het kader van de Wmo zal de gemeenteraad binnen de kaders die de wet stelt, het eigen bijdragebeleid vorm kunnen geven. Onderdeel van het wettelijk kader is het anticumulatiebeginsel dat ziet op eigen bijdragen voor individuele (Wmo-)voorzieningen en extramurale AWBZ-zorg.

Vraag 2

Worden er met de OV-autoriteiten daadwerkelijk afspraken gemaakt dat bij de gunningcriteria de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de samenhang met de regiotaxi en het aansluitend vervoer onderdeel zijn van die criteria?

Antwoord 2

In mijn brief heb ik aangegeven, dat de OV-autoriteiten via gunningscriteria het instrument in handen hebben om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de samenhang met aansluitend vervoer te bevorderen. Daarover zijn geen afspraken met de OV-autoriteiten gemaakt. Dat is echter wel het voornemen bij de gezamenlijke aanpak van de haltetoegankelijkheid, die is gebaseerd op de Nota Mobiliteit PKB deel IIIA met betrekking tot openbaar vervoer.

In dit kader wil ik relevante wettelijke bepalingen onder uw aandacht brengen. Zo staat in art. 32.2.h. van de Wet personenvervoer 2000 dat een OV-autoriteit bij de concessieverlening (niet verplicht voor Regiotaxi) in ieder geval voorschriften verbindt aan de eisen voor minimale fysieke toegankelijkheid ten behoeve van reizigers met een handicap. In art. 44.2 staat dat het programma van eisen betrekking heeft op de bereikbaarheid in het

gebied waarvoor een concessie wordt verleend en op de functie van het openbaar vervoer voor diegenen die daarvan afhankelijk zijn, alsmede de afstemming op andere vormen van personenvervoer.

Vraag 3

Bundeling leidt tot schaalvergroting. Dit kan tot gevolg hebben dat regionale vervoerders die op hun niveau uitstekende kwaliteit leveren in het gehandicaptenvervoer buiten de boot vallen. De brancheorganisaties vragen via de commissie Van der Zaag aandacht voor deze problematiek.

- a. Worden de brancheorganisaties en het midden- en kleinbedrijf (MKB-Nederland) betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen?
- b. Kunt u garanderen dat ook na de gewenste bundeling de MKB-bedrijven in de regio kwalitatief goed doelgroepenvervoer kunnen en blijven verzorgen?
- c. Doelgroepenvervoer wordt vaak in deeltijd verzorgd door studenten, senioren, huisvrouwen en gedeeltelijk arbeidsongeschikten. Zal dit naar uw oordeel in de toekomst ook mogelijk blijven of zal het verplichte taxi-examen dit vrijwel onmogelijk maken? Heeft u hierover overleg met de brancheorganisaties?

Antwoord 3

Tot nu toe is overleg gevoerd met KNV Taxi als meest relevante brancheorganisatie voor het taxivervoer. Ook is in het voorbereidingstraject van bundeling doelgroepenvervoer gesproken met vervoerders die géén lid zijn van KNV-taxi en met individuele kleinere taxi-ondernemers.

Bij de verdere uitwerking van de denkrichting en de experimenten zal gebruik worden gemaakt van hun inhoudelijke kennis en ervaring. Dat geldt ook voor andere specialistische brancheorganisaties als de Vereniging Gehandicaptenzorg Nederland. MKB-Nederland als zodanig is tot op heden niet betrokken in dit traject.

Bundeling hoeft overigens niet tot schaalvergroting te leiden. Welke vervoerders (kleine of grote) zich kunnen inschrijven hangt er mede van af of de opdrachtgever de omvang van de vervoerspakketten al dan niet relatief kleinschalig houdt. Dit kan met verschillende percelen binnen één contract (inclusief beheer en administratie), of met meerdere contracten met meerdere vervoerders en/of bundeling van het gebruik in vervoersproducten.

Schaalvergroting is in belangrijke mate afhankelijk van de wijze van aanbesteding en de opdrachtgevers hebben vrijheid van keuze in aanbesteding. De keuze voor bundeling van doelgroepenvervoer op gemeentelijk niveau betekent ook een zekere waarborg tegen te grote aanbestedingspercelen en voor betrokkenheid van lokale of regionale vervoerders. Indien de aanbestedende partij er voor kiest om voor al het vervoer nog maar met één vervoerder zaken te doen, kunnen de kleinere vervoerders nog een rol als subcontractor spelen.

Door de introductie van het (beperkte) verplichte taxi-examen worden voor niet-beroepschauffeurs geen al te grote belemmeringen verwacht. Enerzijds omdat er inmiddels veel gekwalificeerde chauffeurs zijn en anderzijds omdat voor mensen die dit werk willen doen, het behalen van het (beperkte) diploma geen al te grote belemmering zal vormen. In het overleg met de branche hierover is ook steeds deze lijn aangehouden. Er zijn geen signalen ontvangen dat dit tot grote problemen leidt. Sommige cliëntenorganisaties benadrukken juist het belang van gekwalificeerde chauffeurs.

Vraag 4

Streeft u ernaar om zoveel mogelijk keuzevrijheid voor de burger bij doelgroepenvervoer mogelijk te maken, bijvoorbeeld via persoonsgebonden budgetten (pgb's)? Hoe denkt u dit te kunnen realiseren?

Antwoord 4

Ik streef naar een zo groot mogelijke keuzevrijheid van de burger. Anderzijds moet ook een efficiënte inrichting van het vervoer mogelijk zijn. Bij eventuele onderbrenging in de Wmo zullen personen die aanspraak hebben op een individuele voorziening kunnen kiezen tussen het ontvangen van een voorziening in natura of het ontvangen van een hiermee vergelijkbaar persoonsgebonden budget, tenzij hiertegen overwegende bezwaren bestaan. Het kan niet zo zijn, dat een pgb-verplichting de ontwikkeling van het collectief vervoer belemmert.

Vraag 5

Er zijn verschillende varianten onderzocht om het doelgroepenvervoer klantvriendelijker te maken. Is de conclusie juist dat van die verschillende varianten alleen de variant met uitvoeringsbundeling op lokaal niveau een reëel perspectief biedt?

Antwoord 5

In mijn brief ben ik ingegaan op een aantal mogelijke varianten voor bundeling. De conclusie was dat een bundeling van verantwoordelijkheden op lokaal niveau de beste perspectieven biedt om een goede invulling te geven aan de doelstellingen die het kabinet bij de bundeling voor ogen heeft, met name het klantvriendelijker maken van de toegang tot het doelgroepenvervoer. Het is voor burgers overzichtelijk wanneer zij voor zoveel mogelijk faciliteiten dicht bij huis terecht kunnen, bij hun eigen lokale bestuur. Zeker voor mensen met een handicap en ouderen geldt dat zij nu al voor veel zaken in de sfeer van maatschappelijke ondersteuning terecht kunnen bij het gemeentelijke loket. Bundeling op lokaal niveau geeft de gemeenten de mogelijkheid om met de hen verleende beleidsvrijheid, ondersteuningsvragen van burgers integraal te benaderen en daarop met maatwerk een zo goed mogelijk antwoord te geven.

Vraag 6

U wenst in de toekomst meer zaken, zoals dagbesteding uit de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ), over te brengen naar gemeenten.

- a. Is de conclusie juist dat dit pas speelt in de volgende kabinetsperiode?
- b. Blijft het AWBZ-vervoer in verband met de dagbesteding in de AWBZ tot het moment dat de dagbesteding overgaat naar de gemeenten?
- c. Hoe zit het met het overhevelen van bepaald gehandicaptenvervoer naar het ministerie van OCW? Wanneer zal dat plaatsvinden?

Antwoord 6

a) Ja

b) Ja

c) Zoals is aangegeven in de brief van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap van 7 november 2005, kamerstukken 29 461, nr. 16, is er voor de overheveling van het vervoer van gehandicapte leerlingen in het middelbaar en hoger beroepsonderwijs en het wetenschappelijk onderwijs (thans REA-vervoer) een onderzoek uitgezet bij het Nederlands instituut voor zorg en welzijn (NIZW) om varianten daarvoor te verkennen. Levering van dat rapport is voorzien in maart 2006.

Vraag 7

Kan worden uitgelegd waarop de veronderstelling is gebaseerd dat gemeenten meer prioriteit geven aan de verbetering van de toegankelijkheid van OV-haltes als zij een gebundelde verantwoordelijkheid krijgen voor het doelgroepenvervoer?

Antwoord 7

Op het moment dat gemeenten een uitgebreidere verantwoordelijkheid krijgen voor het doelgroepenvervoer kunnen zij meer dan nu een integrale en optimale afweging maken tussen (onder meer) de eenmalige investeringskosten voor beter toegankelijke OV-haltes en de structurele exploitatiekosten voor het specifieke doelgroepenvervoer per taxi. Met een betere toegankelijkheid van het OV kan de (mogelijk) groeiende vraag (vooral door 'vergrijzing') naar doelgroepenvervoer beter worden opgevangen. De vraag hoe de investeringskosten voor verbetering van de haltetoegankelijkheid worden gedekt en verdeeld (tussen gemeenten, OV-autoriteiten en het rijk) is onderwerp van overleg tussen betrokken partijen.

Vraag 8

Een deel van het zittend ziekenvervoer wordt ondergebracht bij de gemeenten. Hoe zit het dan met het verzekerd recht voor dit zittend ziekenvervoer? Is daarover nagedacht?

Antwoord 8

Op het moment dat het zittend ziekenvervoer voor de rolstoelgebruikers en visueel gehandicapten onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid wordt gebracht, zal dit vervoer geen deel meer uitmaken van het pakket van de Zorgverzekeringswet (Zvw). Daarmee is er geen sprake meer van een verzekerd recht in de zin van de Zvw, maar wordt de gemeente (mogelijk op grond van de Wmo) verantwoordelijk voor het ziekenvervoer van deze twee groepen. Alles afwegend vindt het kabinet dit een verantwoorde keuze, omdat burgers in deze twee groepen veelal ook gebruik maken van andere gemeentelijke vervoersvoorzieningen. Deze overgang vergroot de klantvriendelijkheid en draagt tevens bij aan een groter draagvlak voor het door de gemeente te regelen vervoer. Overigens blijft het zittend ziekenvervoer in relatie tot behandeling een verzekerd recht ingevolge de Zorgverzekeringswet. Hierbij gaat het om zittend ziekenvervoer voor verzekerden die nierdialyses respectievelijk oncologische behandelingen met chemotherapie of radiotherapie moeten ondergaan, dan wel voor verzekerden die onder de hardheidsclausule vallen.

Vraag 9

Kunt u uitleggen wat het voordeel zou kunnen zijn om het bovenregionaal vervoer (Valys) onder te brengen bij de gemeenten? Wat heeft u te zeggen over vervoer buiten de regio?

Antwoord 9

Een eerste voordeel van onderbrenging van het bovenregionaal vervoer bij gemeenten is, dat de aanvraag van de klant in één keer en integraal kan worden beoordeeld. Rechthebbenden hebben dan niet meer te maken met twee loketten en indicatieprocedures en twee vervoerssystemen waarvan ze gebruik (moeten) maken. Nu moeten zij vooraf nagaan of hun reisdoel binnen het Wvg-vervoersgebied ligt of daarbuiten. Bovendien biedt het een oplossing voor huidige lacunes en overlap tussen het gemeentelijke en bovenregionale vervoer met sociaalrecreatieve bestemming.

Tenslotte kunnen deze ritten door gemeenten via één contract worden ingekocht met het voordeel van een groter inkoopvolume.
Het bovenregionaal vervoer (Valys) wordt nu door het rijk gecontracteerd en gefinancierd.

Vraag 10

Waarom wil de commissie Van der Zaag een andere uitwerking dan u? Welk gevaar ziet zij wanneer u wordt gevolgd in de uitwerking?

Antwoord 10

Blijkens het rapport *De gebruiker centraal* hecht deze commissie aan landelijke garanties op het punt van aanspraken, toegangsvoorwaarden, de rechtsbescherming en cliëntparticipatie. De commissie van der Zaag ziet het gevaar van verschillen tussen gemeenten en onvoldoende zekerheid voor gebruikers dat hen vervoer wordt geboden. Bij eventuele onderbrenging in de Wmo geldt dat gemeenten ter compensatie van de beperkingen die een persoon ondervindt in zijn zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie, voorzieningen treffen op het gebied van maatschappelijke ondersteuning. Bovendien dient de gemeente voor de periode van hoogstens vier jaren een plan vast te stellen. Hierin wordt onder meer aangegeven hoe het samenhangende beleid betreffende maatschappelijke ondersteuning zal worden vormgegeven en welke maatregelen de gemeente neemt om de kwaliteit te borgen. Gemeenten betrekken hun ingezetenen en andere betrokken partijen bij de voorbereiding van het beleid. Ik meen dat hiermee voldoende is gewaarborgd dat aan mensen die daarop zijn aangewezen, adequaat vervoer wordt geboden. Dat daarbij verschillen tussen gemeenten zullen bestaan is een gevolg van lokaal maatwerk.

Vraag 11

Worden de brancheorganisaties die zijn vertegenwoordigd in de commissie Van der Zaag ook betrokken bij de uitwerking, zoals de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de OV-autoriteiten en de cliëntenorganisaties?

Antwoord 11

De denkrichting van het kabinet zal de komende periode met betrokken partijen worden besproken, onderzocht en uitgewerkt. Daarvan maken ook deel uit organisaties die vertegenwoordigd waren in de Commissie Van der Zaag.

Vraag 12

Er wordt benadrukt dat het niet de bedoeling is te bezuinigen. Betekent dit dat de budgetten die voor het doelgroepenvervoer genoemd zijn in stand blijven?

Antwoord 12

Ja, bij bundeling van de vervoersregelingen zullen ook de budgetten worden samengevoegd.

Vraag 13

Wordt er bij experimenten niet opgelopen tegen het probleem van de verzekerde rechten zoals ook bij de Wmo is gebeurd? Zo neen, waarom niet?

Antwoord 13

Voor zover aan de orde in de nog te starten pilots, zal er niet worden geëxperimenteerd met verzekerde rechten. Tijdens de pilots blijven de bestaande rechten op vervoer op grond van de Zvw en de AWBZ gehandhaafd.

Vraag 14

Denkt u in deze kabinetsperiode nog te komen met nadere voorstellen over bundeling van het doelgroepenvervoer, of zal dit geheel een zaak zijn voor de volgende kabinetsperiode?

Vraag 15

Deelt u de mening dat de mobiliteit van mensen dermate belangrijk is dat veranderingen, maar ook experimenten zeer zorgvuldig moeten worden voorbereid?

Antwoord 14 en 15

Het kabinet is met u de mening toegedaan dat een dergelijke grootschalige wijziging zorgvuldig moet worden voorbereid. Daarom is eerst overleg met partijen noodzakelijk en wordt de denkrichting nader uitgewerkt en voorbereid, onder andere door middel van pilots. Bij die uitwerking is ook de mogelijke invoeringsdatum en eventuele fasering aan de orde. Ik verwacht dat besluiten daarover niet meer in deze kabinetsperiode genomen kunnen worden.

Vraag 16

Een van de geconstateerde knelpunten in de klantvriendelijkheid is het feit dat sommige vervoerssystemen een gebruikslimiet kennen. Bent u van mening dat mensen met een functiebeperking recht hebben op gelijkwaardige vervoersmogelijkheden ten opzichte van mensen zonder beperking? Wilt u zich inspannen om de limieten op te heffen zodat de vervoersmogelijkheden van mensen met een beperking worden vergroot?

Antwoord 16

Het doel is om met dezelfde middelen meer en beter vervoer te kunnen bieden aan de mensen die daarop zijn aangewezen. Het beleid is primair gericht op het toegankelijk maken van het openbaar vervoer, zodat mensen met beperkingen onder gelijke voorwaarden kunnen reizen als mensen zonder mobiliteitsbeperking. In veel regio's in Nederland wordt momenteel de zogenoemde Regiotaxi als openbaar vervoer geboden (= collectief vraagafhankelijk vervoer op afroep).

Specifieke voorzieningen voor doelgroepen beogen de vervoersmogelijkheden van mensen met mobiliteitsbeperkingen te verruimen, hetgeen niet uitsluit dat er aan het gebruik van voorzieningen redelijke grenzen kunnen worden gesteld. Het kabinet ziet geen aanleiding om dit uitgangspunt te wijzigen.

Vraag 17

Eén van de geconstateerde tekortkomingen ten aanzien van doelmatigheid, die niet adequaat aangepakt lijken te worden binnen de doelstelling is de overlapping van vervoerssystemen, zoals het naast elkaar werken van regiotaxi en doelgroepenvervoer. Hoe wordt deze ondoelmatigheid verholpen?

Antwoord 17

Naast bundeling van doelgroepenvervoer op lokaal niveau wil het kabinet om die reden samenwerking tussen verantwoordelijken voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer

verkennen en stimuleren. Daartoe wordt een aantal experimenten ondersteund. Overigens zullen er altijd doelgroepen zijn die door hun functiebeperking geen gebruik kunnen maken van Regiotaxi en aangewezen blijven op specifiek doelgroepenvervoer.

Vraag 18

Bent u van mening dat een fundamentele verandering van de manier waarop doelgroepvervoer is georganiseerd een mooi moment is om te komen tot een kwaliteitssprong? Vindt u de daartoe geformuleerde doelstellingen toereikend en bent u bereid deze aan te scherpen?

Antwoord 18

Het kabinet heeft aangegeven, dat het doel is om met dezelfde middelen meer en beter vervoer te kunnen bieden aan de mensen die daarop zijn aangewezen. Daarbij gaat het niet alleen over het vervoer, maar ook over het beleid, één loket waar mensen terecht kunnen voor informatie en aanmelding, de indicatiestelling, de aanbesteding van het vervoer tot en met de organisatie van de uitvoering, financiering en verantwoording.

De kwaliteitsverbetering die het kabinet voor ogen heeft past binnen het kader van de doelstellingen klantvriendelijker, doelmatiger, heldere verantwoordelijkheidsverdeling en prikkels voor inclusief beleid. In die zin acht het kabinet de geformuleerde doelstellingen toereikend en ziet geen aanleiding deze aan te scherpen. Het kabinet acht de gemeenten goed in staat kwaliteitsbeleid te voeren door normen en indicatoren te ontwikkelen en bij contractering daaromtrent afspraken maken. Indien bij gemeenten daar behoefte aan bestaat is het kabinet bereid op dat punt de gemeenten te faciliteren. Het rijk wil een zorgvuldig voorbereidings- en implementatietraject organiseren, waarbij ervaringen van en handreikingen voor gemeenten zullen worden verspreid, bijvoorbeeld via de kanalen van het project implementatie Wmo.

Vraag 19

Welke doelmatigheidswinst verwacht u te kunnen bereiken door de bundeling van het doelgroepenvervoer? Kan hierin inzicht worden gegeven en daarbij het onderzoek van de gemeente Groningen worden betrokken naar de combinatie van gemeentelijk doelgroepenvervoer?

Antwoord 19

Bundeling van doelgroepenvervoer kan op diverse manieren leiden tot doelmatigheidswinst. Dat is mede afhankelijk van wat wordt gebundeld, de wijze waarop dat gebeurt en de huidige Ausgangssituatie. Wat betreft de exploitatie van vervoer is bijvoorbeeld efficiencywinst te behalen met een gezamenlijke inkoop van contractvervoer per taxi: meer volume tegelijk aanbesteden leidt sowieso tot een lagere prijs per kilometer; gezamenlijk gebruik van materieel (volgtijdelijk en/of gelijktijdig) eveneens; ook kan worden gedacht aan één centrale voor de aanvraag en toedeling van ritten. Wat betreft de organisatie rondom het vervoer aan de kant van de opdrachtgevers kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een beperking van menskracht voor het opstellen, uitvoeren en bijstellen van contracten met alle financiële, juridische en praktische activiteiten die daaruit voortvloeien. Maar ook aan vereenvoudiging van de indicatiestelling en goed afgestemde voorlichting aan de klanten. In experimenten wordt getoetst welke effecten in de praktijk realiseerbaar zijn. In overleg met betrokken partijen wordt bekeken welke rol het rijk nog kan vervullen bij de ondersteuning van de reeds gestarte proef met streeklijn 65 Zoutkamp-Groningen.

Vraag 20

De mogelijkheid voor een pgb wordt alleen bekeken binnen de huidige regelingen en als onmogelijk van de hand gewezen. Waarom is er niet gekeken of deze constructie binnen een gewijzigd kader wel zou passen?

Vraag 21

Kan worden ingegaan op de mogelijkheden die u ziet om sommige voorzieningen in de vorm van een pgb te verstrekken? Welke voorzieningen zouden hiervoor in aanmerking kunnen komen en bent u van mening dat het recht op een pgb voor deze voorzieningen landelijk vastgelegd moet worden?

Antwoord 20 en 21

In de brief van het kabinet is aangegeven, dat bij andere varianten, waarbij sprake is van bundeling van verantwoordelijkheden het pgb als vorm waarin de voorziening wordt geboden, wel kan worden overwogen. Bundeling op gemeentelijk niveau biedt in principe de mogelijkheid om een pgb te verstrekken. Echter, zoals ook is aangegeven in het antwoord op vraag 4, het kan niet zo zijn dat een pgb-mogelijkheid de ontwikkeling van collectief vervoer belemmert.

Vraag 22

Wat voor mogelijkheden ziet u om door de nieuwe organisatie van het doelgroepenvervoer inclusief beleid actief te bevorderen, als geconcludeerd wordt dat het voor inclusief beleid niet optimaal is om de verantwoordelijkheid voor doelgroepenvervoer bij de gemeente onder te brengen?

Antwoord 22

Door verbeterde samenwerking tussen gemeenten en OV-autoriteiten verwacht ik dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer zal toenemen. Hoewel gemeenten niet verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer, zijn zij wel verantwoordelijk voor circa 75% van de haltes in Nederland. Zoals in de brief aangegeven is de ontoegankelijkheid van deze haltes een belangrijk knelpunt.

Vraag 23

Is ook overwogen om de beleidsverantwoordelijkheid op het niveau van de OV-autoriteit te leggen en een loketfunctie op gemeentelijk niveau te organiseren? Zo neen, waarom niet en sluit de genoemde proef in de provincie Gelderland hier niet goed op aan?

Antwoord 23

De genoemde optie maakt deel uit van de afwegingen van het kabinet in het onderzoek naar de mogelijkheden voor bundeling van verantwoordelijkheden voor doelgroepenvervoer op één decentraal niveau. De voorkeur voor gemeenten is logisch gelet op de lange ervaring die zij hebben met verstrekking van vervoersvoorzieningen inzake de Wvg en het leerlingenvervoer. Gemeenten kunnen met de hen verleende beleidsvrijheid op basis van afspraken met lokale partijen, lokaal maatwerk bieden. Onderbrenging van meerdere regelingen onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid kan die integrale aanpak versterken. Die samenhang met andere voorzieningen voor de burger is er niet bij onderbrenging van het doelgroepenvervoer bij de OV-autoriteiten (al dan niet met een loketfunctie op gemeentelijk niveau).

De proef in de provincie Gelderland sluit hier goed op aan. Deze provincie vervult een leidende rol in haar gebied bij het ontwerpen van een integraal netwerk voor collectief personenvervoer. Daarvoor is al veel geïnvesteerd in kennis en de samenwerkingsrelaties met en tussen gemeenten onderverdeeld naar vier regio's. Vrijwillige deelname is daarbij een belangrijk uitgangspunt en voorwaarde voor succes. Gemeenten blijven verantwoordelijk voor toekenning en betaling van vervoersvoorzieningen voor hun doelgroepen. Dat deel van de mensen, dat collectief vervoerd kan worden, wordt zoveel mogelijk gecombineerd met de Regiotaxi en het reguliere openbaar vervoer voorzover dat beschikbaar en toegankelijk is. Een leidende rol zoals van de provincie Gelderland met een geïntegreerde aanpak door sectoren vervoer, zorg en welzijn) kan niet door het rijk worden opgelegd aan andere OV-autoriteiten en gemeenten. Wel worden zij gestimuleerd om de samenwerking te verbeteren.

Vraag 24

Vervoer is een dermate belangrijke voorziening voor mensen dat er behoefte is aan wettelijk vastgelegde kaders waaraan houvast kan worden ontleend. Wilt u nadenken over een formule die gebruikers houvast biedt in de voorzieningen die ze mogen verwachten en tegelijk gemeenten ruimte biedt om lokaal maatwerk te ontwikkelen? Bent u van mening dat het compensatiebeginsel hierin aanknopingspunten kan bieden?

Antwoord 24

In de brief is aangegeven, dat de denkrichting van het kabinet met betrokken partijen komende tijd wordt besproken en nader zal worden uitgewerkt. Die nadere uitwerking betreft ook de juridische vormgeving. Naast gemeenten, OV-autoriteiten, brancheorganisaties zullen ook gebruikersorganisaties betrokken worden. Bij onderbrenging van het doelgroepenvervoer in de Wmo zou het compensatiebeginsel zeker aanknopingspunten kunnen bieden.

Vraag 25

Voor zittend ziekenvervoer is het noodzakelijk dat het recht op een vervoersvoorziening duidelijk vastgelegd blijft, omdat gemeentelijk beleid het ontvangen van goede zorg niet in de weg mag staan. Wat is uw standpunt hierover en wilt u dit recht op ziekenvervoer ook wettelijk vast blijven leggen?

Antwoord 25

Ik onderschrijf de opvatting dat het onderbrengen van zittend ziekenvervoer voor rolstoelgebruikers en visueel gehandicapten onder verantwoordelijkheid van de gemeente, geen belemmering mag zijn voor het tijdig kunnen krijgen van de noodzakelijke zorg. Ik ben van oordeel dat het voor de invulling van de gemeentelijke verantwoordelijkheid op dit punt, niet noodzakelijk is het recht op ziekenvervoer wettelijk vast te blijven leggen.

Vraag 26

Iemand die voor een zware behandeling naar het ziekenhuis moet kan niet gezamenlijk met een uitgelaten schoolklas in een taxi worden vervoerd. Wat voor waarborgen kunt u geven voor het aansluiten van het vervoer bij de verschillende eisen die de gebruikers stellen?

Antwoord 26

Wanneer het doelgroepenvervoer geheel bij de gemeenten is ondergebracht, gaat het om een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Dan zijn gemeenten er ook op aanspreekbaar dat zij op een goede wijze invulling geven aan hun taak. Gemeenten moeten bij de vormgeving van hun verantwoordelijkheid op het terrein van het vervoer ervoor zorgen, dat de burgers die op

dat vervoer zijn aangewezen, op een passende wijze vervoerd worden. Bij de eisen waaraan dat vervoer moet voldoen, hebben gemeenten zowel rekening te houden met de diverse doelgroepen als met de redenen voor het vervoer. Overigens blijft vervoer in relatie tot de behandeling een verzekerd recht ingevolge de Zorgverzekeringswet.

Vraag 27

Deelt u de mening dat vervoer dat recht doet aan de variatie in benodigde (kwaliteits)kenmerken vraagt om een zeer zorgvuldige aanbesteding met een uitstekend bestek? Op welke wijze gaat u gemeenten ondersteunen bij dit ingewikkelde administratieve traject en hoe wordt zorggedragen dat hierover opgedane expertise verspreid wordt?

Antwoord 27

Ja. Veel gemeenten hebben nu al ervaring met zowel aanbesteding voor Wvg-vervoer en leerlingenvervoer, als voor Regiotaxi, en de verschillende kwaliteitseisen die daarbij een rol spelen. Het rijk wil een zorgvuldig voorbereidings- en implementatietraject organiseren, waarbij ervaringen van en handreikingen voor gemeenten zullen worden verspreid, bijvoorbeeld via de kanalen van het project implementatie Wmo.

Vraag 28

Er wordt gesproken over centrale ondersteuning van experimenten. Zijn er plannen om deze ondersteuning ook na de experimenten voort te zetten en wordt er ook overwogen of het efficiënter kan zijn om sommige ondersteunende diensten van het vervoerssysteem centraal te organiseren?

Antwoord 28

Wanneer de pilots eenmaal gestart zijn, zullen deze (tussentijds) worden geëvalueerd. De ervaringen binnen de pilots zullen mede bepalend zijn voor de in te zetten vervolgvacatures en de beslissing of de ondersteuning moet worden voortgezet. Dat geldt ook voor het mogelijk efficiënter organiseren van sommige ondersteunende diensten.

Vraag 29

Er zijn interessante lokale initiatieven om het vervoer van mensen met een beperking anders te organiseren, soms gecombineerd met vormen van regiotaxi's en "gratis" openbaar vervoer. Bent u bereid dergelijke initiatieven in de te nemen experimenten verder te ontwikkelen?

Antwoord 29

Het kabinet is geïnteresseerd in kansrijke en doelmatige combinaties van doelgroepenvervoer, Regiotaxi en regulier OV. Zeker als dat er toe leidt dat doelgroepen meer gebruik (kunnen) gaan maken van lijndienstvervoer en minder een beroep (hoeven) doen op specifiek taxivervoer. Het rijk zal dergelijke initiatieven niet zelf ontwikkelen, maar wel bestaande (en vernieuwende) initiatieven zoveel als mogelijk is ondersteunen. De getoonde inventiviteit cq. creativiteit speelt mede een rol bij de selectie van experiment initiatieven die in aanmerking komen voor ondersteuning.

Vraag 30

Gedegen experimenten met een meting van klantvriendelijkheid, doelmatigheid en kwaliteit voordat grote veranderingen in het doelgroepenvervoer worden doorgevoerd zijn nodig.

Op welke wijze worden de experimenten geëvalueerd? Worden hierbij de meningen van de directe gebruikers ook gemeten? Worden de effecten op inclusief beleid ook beoordeeld?

Antwoord 30

De experimenten worden geëvalueerd. Daarbij zijn doelmatigheid, klantvriendelijkheid en kwaliteit en ook de ervaringen en meningen van de gebruikers en de effecten op inclusief beleid belangrijke elementen. Over de opzet van de experimenten en in het verlengde daarvan de evaluatie, wordt nog met partijen overlegd.

Vraag 31

Blijft het in uw visie mogelijk om in bepaalde gevallen subsidieregelingen in stand te houden, of tot stand te brengen tussen gemeenten en de overheid, bijvoorbeeld als er in een gemeente bovenmatig gebruik wordt gemaakt van het sociaal vervoer omdat er een grote AWBZ-instelling in de gemeente ligt?

Antwoord 31

Op grond van het Besluit bijdrage AWBZ-gemeenten (Bbag) ontvangen gemeenten een jaarlijkse bijdrage voor de bekostiging van Wvg-vervoersvoorzieningen aan mensen in AWBZ-instellingen.

Deze bijdrage die is gebaseerd op de capaciteit van de instellingen is een lumpsumbedrag waarover gemeenten geen verantwoording hoeven af te leggen. Met de inwerkingtreding van de Wmo zal het budget dat bij deze regeling hoort naar het Gemeentefonds worden overgeheveld,

Het geld wordt niet over alle gemeenten verdeeld, maar afzonderlijk vertaald in de verdeelsleutel voor de Wmo-middelen die naar het Gemeentefonds worden overgeheveld. Daarbij wordt aangesloten bij de huidige verdeelmaatstaf naar rato van het aantal bedden. Voor de overheveling zal eerst de verdeelsystematiek van de regeling worden geactualiseerd. Daarmee wordt de facto tegemoet gekomen aan de zorgen die ten aanzien van de overheveling geuit zijn door gemeenten met grootschalige AWBZ-instellingen.

Vraag 32

Op welke termijn denkt u aan een overheveling van de vervoersregelingen naar de Wmo? Is hiervoor een wetswijziging noodzakelijk?

Antwoord 32

Zoals ik uw kamer heb bericht, acht het kabinet het belangrijk dat de komende periode de uitwerking en implementatie van bundeling van het doelgroepenvervoer op gemeentelijk niveau helder in beeld wordt gebracht. Daarbij zal tevens worden gezien in welk wettelijk kader de huidige vervoersregelingen kunnen worden ondergebracht en welke wetswijzigingen daarvoor noodzakelijk zijn. Bij deze verkenning wordt ook een tijdpad gemaakt voor invoering. Derhalve kan nu nog geen termijn voor de overheveling worden genoemd en evenmin worden aangegeven welke wetswijzigingen noodzakelijk zijn.

Vraag 33

Vanwege de complexiteit en juridische en praktische onzekerheden hebben betrokken partijen ruim de tijd gevraagd om de experimenten goed te kunnen voorbereiden en uit te voeren. Kunt u een indicatie geven van de tijd die nodig is om experimenten op te zetten en uit te voeren? De tussentijdse evaluatie staat gepland voor medio 2007. Wanneer denkt u dat verdere stappen kunnen worden gezet naar aanleiding van deze experimenten?

Ook het toegankelijk maken van het openbaar vervoer gaat nog enige tijd duren. In hoeverre worden deze twee ontwikkelingen in samenhang gezien?

Antwoord 33

Door aan te sluiten bij lopende initiatieven verwacht ik snel te kunnen starten met de ondersteuning bij de opzet en de uitvoering van de pilots. De opzet van de pilots die zich vooral richten op de tweede doelstelling (verkenning samenwerking) kosten over het algemeen meer tijd dan bij de eerste doelstelling (voorbereiden op de denkrichting). Dat is een gevolg van het aantal betrokken partijen dat daarmee moet instemmen en de verplichte termijnen die gelden bij Europese aanbestedingsprocedures voor vervoer. Het kost al snel een jaar voorbereidingstijd voordat met de pilots kan worden begonnen. Om medio 2007 een betrouwbare tussenevaluatie te kunnen uitvoeren is als uiterste startdatum 1 januari 2007 gekozen. Op basis van de uitkomsten wordt het nieuwe kabinet geadviseerd over eventuele aanpassingen van wet- en regelgeving met betrekking tot het doelgroepenvervoer. De samenhang met verbetering van de toegankelijkheid van het OV is een belangrijk onderwerp bij de uitwerking van de denkrichting voor bundeling van het doelgroepenvervoer en de pilots.

Vraag 34

Waarom wordt in de analyse niet gesproken over een variant waarbij provincies verantwoordelijk worden?

Antwoord 34

In de analyse is de variant besproken waarin OV-autoriteiten, dat wil zeggen provincies en zogenoemde kaderwetgebieden, geheel verantwoordelijk zouden worden. Ik verwijs u voor een nadere toelichting naar het antwoord op vraag 23.

Vraag 35

In uw brief wordt gesteld dat gemeenten in staat zijn kwaliteitsbeleid te voeren, en de bijbehorende normen en indicatoren te ontwikkelen. In hoeverre wordt in de denkrichting van de staatssecretaris voorwaarden gesteld aan het kwaliteitsbeleid van gemeenten ten aanzien van de vervoersvoorzieningen? Wie gaat controleren of het kwaliteitsbeleid van gemeenten op orde is?

Antwoord 35

Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 18 over kwaliteitsbeleid. Bij mogelijke onderbrenging in de Wmo hebben cliëntenorganisaties naast de gemeenteraad een belangrijke rol in de afstemming met gemeenten en heeft de gemeenteraad uiteraard een controlerende rol.

Vraag 36

In uw brief staat beschreven dat over de financiële gevolgen van dit traject met betrokken partijen zal worden gesproken. Zal het budget voor de verschillende vervoersregelingen worden overgeheveld naar de gemeenten? Wat is uw visie ten aanzien van de budgetoverheveling?

Antwoord 36

Zie het antwoord op vraag 12. Daarbij zijn ook de nadere uitwerking op het juridische gebied en de ervaringen die bij de pilots worden opgedaan van belang.

Als inderdaad wordt besloten dat de middelen naar gemeenten zullen worden overgeheveld, dan geschiedt dit naar alle waarschijnlijkheid via het Gemeentefonds, zoals nu ook voor het Wvg-vervoer en het leerlingenvervoer het geval is.