

**Nr. 333 VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK
OVERLEG**

Vastgesteld 6 december 2024

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over haar reactie op de motie van de leden Agema en Dijk over het afschaffen van de kilometerregistratie voor het Valysvervoer (Kamerstuk 24170, nr. 307).

De voorzitter van de commissie,
Eerdmans

Adjunct-griffier van de commissie,
Heller

Inhoudsopgave**I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

Vragen en opmerkingen van de leden van de NSC-fractie

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

Vragen en opmerkingen van de leden van de BBB-fractie

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

II. Reactie van de staatssecretaris

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie hebben teleurgesteld kennisgenomen van de reactie van de minister op de aangenomen motie van de leden Agema en Dijk over het afschaffen van de kilometerbegrenzing (PKB) voor het Valysvervoer en hebben daarover enkele opmerkingen. Allereest wijzen deze leden erop dat de aanhef bij een motie (Kamerstuk 24170, nr. 297) “gehoord de beraadslaging” betekenis heeft. De teleurstelling zit hem erin dat het lijkt alsof de minister de beraadslaging met de vele argumenten niet betrokken heeft bij de brief. Deze leden geven aan nooit gezegd te hebben dat er sprake is van een papieren registratie, want dat is niet zo. Genoemde leden vragen daarom nogmaals aan de minister de aangenomen motie uit te voeren.

De ergernis van de leden van de PVV-fractie gaat over het feit dat mensen met een beperking moeten registreren waar en wanneer ze ergens naartoe gaan (maandelijks factuur) en mensen zonder beperking niet. Het streven naar een inclusieve samenleving moet ook gelden voor mensen met een beperking die gebruik maken van bovenregionaal Valysvervoer. De overheid heeft als doel de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (ov) in 2040 op orde te hebben. Tot die tijd is een aanzienlijke groep mensen met een beperking aangewezen op Valysvervoer.

Er is een hoog en een laag kilometerbudget. Bij overschrijding van het aantal kilometers moet betrokkene zeven keer het treintarief (!!) betalen. Dat vinden deze leden ongekend buitenproportioneel. Gelijkwaardigheid betekent dat de kilometerbegrenzing wordt afgeschaft en dat mensen die gebruik maken van het Valysvervoer te allen tijde het treintarief per kilometer betalen, net als mensen die niet zijn aangewezen op het Valysvervoer.

Deze leden ergeren zich aan het niet willen kijken naar de dekking binnen het Valysbudget door de minister.

Valysvervoer staat als kostenpost van 62 miljoen euro op de begroting van het ministerie van VWS. Slechts een klein deel van de gebruikers geeft aan behoefte te hebben aan meer kilometers. Het systeem zorgt ook onder andere voor beslismedewerkers en dergelijke. Deze leden hebben eerder aangegeven daar voor de dekking naar te willen kijken. Hoeveel medewerkers zijn er minder nodig als de aanvraag-

en beslismedewerkers en andere medewerkers wegvallen en wat scheelt dat?

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de uitleg van de minister over de kilometerregistratie. Zij lezen dat de kilometerregistratie in principe is geautomatiseerd en dat de gebruiker enkel één keer per maand een afschrift krijgt met de gebruikte ritten en de gedeclareerde kilometers. Indien een registratie afwijkt, dient deze wel handmatig te worden gecontroleerd. Genoemde leden vragen de minister wie er verantwoordelijk is voor deze controle en bijstelling.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat de minister stelt dat het loslaten of verhogen van de kilometergrens momenteel niet mogelijk is. Zij wijst daar twee knelpunten voor aan. De eerste is een financieel knelpunt, aangezien er geen middelen op de VWS-begroting staan gereserveerd voor een verhoging van de kilometergrens. De tweede is een gebrek aan chauffeurs en auto's. Voordat genoemde leden verder ingaan op die twee knelpunten, hebben de zij nog een vraag over de hoogte van die grens. Kan de minister toelichten waar de kilometergrens op is gebaseerd? Wanneer mogen mensen zevenhonderd kilometer per jaar reizen en hoe is de minister uitgekomen op een grens van zevenhonderd kilometer? Wanneer mogen mensen 2350 kilometer per jaar reizen en hoe is de minister uitgekomen om 2350 kilometer per jaar?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn erg benieuwd naar het gebruik van Valys. Kan de minister aangeven hoeveel kilometer de mensen in de lage en hoge kilometer groep gemiddeld gebruiken? Genoemde leden zijn vooral geïnteresseerd in de groep mensen voor wie het aantal kilometers mogelijk knelt. Kan de minister aangeven hoeveel mensen nog maar honderd kilometer of minder overhouden, vijftig kilometer of minder overhouden en hoeveel mensen het aantal kilometers volledig opmaken?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie wijzen de minister erop dat zij Valys zien als aanvullend ov. Met andere woorden, als het openbaar vervoer niet voldoende toegankelijk is, dan komt men in aanmerking voor Valys. Valys is daarmee in veel gevallen een oplossing voor een probleem dat de overheid zelf heeft gecreëerd door onvoldoende rekening te houden met toegankelijkheid bij de

aanbestedingen van het ov. Het is daardoor in de ogen van genoemde leden extra cru dat sommige mensen in de knel komen met het aantal kilometers. Het feit dat er nog steeds mensen zijn die het maximaal aantal kilometers gebruiken, zien de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie daarom vooral als een opdracht om het ov te verbeteren. Maar in de tussentijd is er wel een oplossing nodig voor de mensen die hun Valys-kilometers opmaken en voor wie het ov ook geen oplossing is. Als de minister niet de kilometergrens wil verhogen, hoe gaat zij dan op korte termijn een oplossing vinden voor deze groep mensen, zoals artikel 20 van het VN-verdrag de minister ook opdraagt?

Met betrekking tot het VN-verdrag wijzen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie de minister erop dat daar het volgende in artikel 20 staat: "De Staten die Partij zijn nemen alle effectieve maatregelen om ... de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap te faciliteren op de wijze en op het tijdstip van hun keuze en tegen een betaalbare prijs". Hieruit kan toch alleen maar worden geconcludeerd dat het verdrag wordt overschreden op het moment dat mensen hun maximale aantal kilometers hebben opgebruikt? Zo niet, kan de minister toelichten waarom er wel een maximaal aantal kilometers reizen geldt met aanvullend openbaar vervoer voor mensen met een beperking en niet voor mensen die zonder beperking met het ov reizen?

De minister stelt ook, zo lezen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie in de brief, dat er een tekort is aan chauffeurs. De leden van genoemde fractie krijgen signalen dat het tekort aan personeel nu ook al tot problemen leidt. Zo moeten mensen nu nog eerder boeken en kunnen sommige reizen niet worden gemaakt. Kan de minister aangeven hoe vaak reizen niet kunnen worden gemaakt? Kan de minister aangeven of, en zo ja welke, tijdelijke maatregelen er zijn genomen nu er een tekort is aan chauffeurs? En kan de minister aangeven welke stappen er worden genomen om het niveau van Valysvervoer zo snel mogelijk weer op peil te brengen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken betreffende de reactie op de motie van de leden Agema en Dijk over het afschaffen van de

kilometerregistratie voor het Valysvervoer. Zij hebben hierover geen verdere vragen of opmerkingen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de reactie en hebben de volgende vragen aan de minister.

De leden van de NSC-fractie vragen de minister hoeveel mensen er gebruik maken van Valysvervoer. Zij vragen haar tevens of het volledige budget voor Valysvervoer wordt opgemaakt. Mocht niet het hele budget worden opgemaakt, welk bedrag wordt dan niet opgemaakt? De leden van de NSC-fractie vragen de minister verder voor hoeveel mensen het budget voor Valysvervoer niet toereikend is. Op welke manier worden ervaringen van gebruikers van Valysvervoer gemonitord?

Genoemde leden constateren dat er op dit moment 'tijdelijke maatregelen' zijn, zodat een gebruiker van Valysvervoer soms enkele dagen van tevoren een afspraak moet maken in plaats van een uur van tevoren. Welke acties onderneemt de minister, zodat Valysvervoer weer betrouwbaar is en gebruikers kort van tevoren een afspraak kunnen maken? Tenslotte vragen de leden van de NSC-fractie de minister of de kwaliteit en betrouwbaarheid van de ritten worden meegenomen in de volgende aanbesteding?

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief over de genoemde motie. Het moet voor mensen met een handicap mogelijk zijn zich op een goede en snelle manier te verplaatsen. Daarom hebben deze leden nog enkele vragen. In hoeverre heeft de minister onderzoek gedaan naar de beleving van de gebruikers van het Valysvervoer en wat waren daar de bevindingen van? Heeft de minister in beeld hoeveel mensen boven het gestelde aantal kilometers uitkomt en in hoeverre mensen daardoor gehinderd worden in hun verplaatsingen? Zo nee, is zij bereid om daar onderzoek naar te doen, zo vragen de leden van de D66-fractie haar.

Vragen en opmerkingen van de leden van de BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie hebben de brief ontvangen waarin de reactie van de minister op de motie van de leden Agema en Dijk wordt besproken. Deze motie heeft als doel om de kilometerregistratie voor het Valysvervoer af te schaffen. Zij hebben nog enkele vragen voor de minister. In de brief lezen de leden van de BBB-fractie dat de minister van mening is dat zij uitvoering heeft gegeven aan de motie. De leden van de BBB-fractie merken echter op dat de motie juist vraagt om het afschaffen van de hele kilometerregistratie voor het Valysvervoer.

De minister legt vervolgens uit dat het afschaffen van de registratie en administratie betekent dat het Valysvervoer een open-einde-regeling wordt. De minister geeft aan dat het niet mogelijk is om precies te berekenen wat dit zou kosten, maar zij verwacht dat dit minimaal enkele tientallen miljoenen euro's zal bedragen. Zoals de minister aangeeft, kosten honderd extra kilometers al ruim vier miljoen euro. Tot slot, genoemde leden zijn benieuwd of de minister toch kan laten zien wat de kosten zouden zijn als alle pashouders een ongelimiteerd aantal kilometers zouden kunnen reizen, rekeninghoudend met de huidige vraag naar Valysvervoer.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de minister op de motie van de leden Agema en Dijk die verzoekt om de kilometerregistratie voor het Valysvervoer af te schaffen. Genoemde leden zijn verbaasd over hoe de minister deze motie geïnterpreteerd heeft en daardoor als voldaan wordt beschouwd. In de context van het debat is namelijk naar voren gekomen dat het onrechtvaardig is dat mensen met een beperking die afhankelijk zijn van bovenregionaal openbaar vervoer (Valys) vanaf een bepaald aantal kilometers geconfronteerd worden met een exorbitant hoog bedrag per kilometer, wat reizen voor deze groep mensen onbetaalbaar maakt. Deze mensen die al te maken hebben met verminderde bewegingsvrijheid worden dus door het handhaven van het kilometerbudget extra beperkt. Deze motie had daarom als doel om een einde te maken aan het kilometerbudget waardoor pashouders bij gebruik van Valys niet meer geconfronteerd zouden worden met het commercieel tarief en alleen nog het lage tarief per kilometer zouden betalen voor hun reizen met Valysvervoer. Genoemde leden zijn dus van mening dat de minister deze

motie niet als voldaan kan beschouwen. Hoe gaat de minister deze motie alsnog uitvoeren?

Slechts een beperkte groep maakt gebruik van Valys en het is nog maar de vraag of deze groep massaal vele kilometers meer zullen reizen als er een einde komt aan de kilometerregistratie. Dit is echter wel het beeld dat de minister in haar reactie schetst. Genoemde leden vragen of de minister dit scenario kan onderbouwen. Tot slot willen genoemde leden er ook nog op wijzen dat het VN-Verdrag Handicap geldt in Nederland en dat het daaraan gekoppelde programma Onbeperkt Meedoen als doel heeft om voor mensen met een beperking merkbaar minder drempels op te werpen. Is de minister het met genoemde leden eens dat een kilometerbudget een drempel vormt voor mensen met een beperking om zich te verplaatsen en dat een correcte uitvoering van deze motie deze onnodige drempel kan wegnemen?

II. Reactie van de staatssecretaris

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie hebben teleurgesteld kennisgenomen van de reactie van de minister op de aangenomen motie van de leden Agema en Dijk over het afschaffen van de kilometerbegrenzing (PKB) voor het Valysvervoer en hebben daarover enkele opmerkingen. Allereest wijzen deze leden erop dat de aanhef bij een motie "gehoord de beraadslaging" betekenis heeft. De teleurstelling zit hem erin dat het lijkt alsof de minister de beraadslaging met de vele argumenten niet betrokken heeft bij de brief. Deze leden geven aan nooit gezegd te hebben dat er sprake is van een papieren registratie, want dat is niet zo. Genoemde leden vragen daarom nogmaals aan de minister de aangenomen motie uit te voeren.

Zoals ook toegelicht in mijn brief is het mijn intentie de motie van het voormalig Kamerlid Agema (PVV) uit te voeren, maar heb ik besloten om, gelet op de complexiteit, de knelpunten en uitdagingen die er zijn binnen het

doelgroepenvervoer (vervoer conform CAO Zorgvervoer en taxi), alvorens over te gaan tot de uitvoering van de motie, een nader onderzoek in te stellen naar de te verwachten effecten van de uitvoering van deze motie. In dit onderzoek wordt tevens meegenomen hoe de motie uitgevoerd zou kunnen worden.

De ergernis van de leden van de PVV-fractie gaat over het feit dát mensen met een beperking moeten registreren waar en wanneer ze ergens naartoe gaan (maandelijks factuur) en mensen zonder beperking niet. Het streven naar een inclusieve samenleving moet ook gelden voor mensen met een beperking die gebruik maken van bovenregionaal Valysvervoer. De overheid heeft als doel de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (ov) in 2040 op orde te hebben. Tot die tijd is een aanzienlijke groep mensen met een beperking aangewezen op Valysvervoer.

Er is een hoog en een laag kilometerbudget. Bij overschrijding van het aantal kilometers moet betrokkene zeven keer het treintarief (!!) betalen. Dat vinden deze leden ongekend buitenproportioneel. Gelijkwaardigheid betekent dat de kilometerbegrenzing wordt afgeschaft en dat mensen die gebruik maken van het Valysvervoer te allen tijde het treintarief per kilometer betalen, net als mensen die niet zijn aangewezen op het Valysvervoer.

Deze leden ergeren zich aan het niet willen kijken naar de dekking binnen het Valysbudget door de minister.

Valysvervoer staat als kostenpost van 62 miljoen euro op de begroting van het ministerie van VWS. Slechts een klein deel van de gebruikers geeft aan behoefte te hebben aan meer kilometers. Het systeem zorgt ook onder andere voor beslismedewerkers en dergelijke. Deze leden hebben eerder aangegeven daar voor de dekking naar te willen kijken. Hoeveel medewerkers zijn er minder nodig als de aanvragen beslismedewerkers en andere medewerkers wegvallen en wat scheelt dat?

Als het gaat over het aanvragen en inplannen van ritten, dan worden - zoals aangegeven in de brief van 6 december 2023¹ - reeds sinds 2014 bij Valys geen handmatige administratieve handelingen meer verricht ten aanzien van de kilometerregistratie; dit is een volledig geautomatiseerd proces. Incidenteel is een handmatige correctie van het aantal kilometers nodig, bijvoorbeeld als de maximale rittijd wordt overschreden. Deze kilometers worden dan niet in rekening gebracht. Het gaat slechts om ongeveer 0,25% van het aantal ritten. De personele inzet hiervoor is zeer beperkt. Het is dus niet mogelijk om kosten te besparen door de automatische kilometerregistratie af te schaffen.

Het uitvoeringsproces ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- De reiziger belt voor een rit (of bestelt deze digitaal) en deze wordt aangenomen.
- Het begin- en eindpunt, gewenste tijd en ondersteuningsbehoefte van de reiziger worden ingevoerd zodat een chauffeur en beschikbaar geschikt voertuig kan worden ingepland.
- De data worden onder andere gebruikt voor de planning van de chauffeur en zodat de juiste persoon op de juiste plek en tijd wordt opgehaald en hierbij de juiste ondersteuning kan worden geboden.
De Boordcomputer Taxi (BCT) houdt de rit bij en deze data dient als basis voor de maandelijkse factuur van de reiziger en de facturen gericht aan het ministerie van VWS (hierna: VWS), als opdrachtgever.
- Daarbij kan aan de hand van de automatische registratie worden getoetst of de vervoerder zich houdt aan de gestelde eisen aan het vervoer (zoals bijvoorbeeld de maximale tijd die de uitgevoerde rit mag duren).
- Op basis van (het totaal aan) registraties krijgt VWS het juiste bedrag gefactureerd van Transvision dat de Valys-regeling op dit moment uitvoert in opdracht van het

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 24170, nr. 307.

ministerie. Aan de hand hiervan kan ook de verplichte accountscontrole plaatsvinden.

Reizigers krijgen maandelijks op een factuur te zien wat er is gereden en hoeveel kilometers zij nog over hebben. Dit is een geautomatiseerd systeem. Reizigers hoeven dus niet zelf een kilometerregistratie bij te houden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de uitleg van de minister over de kilometerregistratie. Zij lezen dat de kilometerregistratie in principe is geautomatiseerd en dat de gebruiker enkel één keer per maand een afschrift krijgt met de gebruikte ritten en de gedeclareerde kilometers. Indien een registratie afwijkt, dient deze wel handmatig te worden gecontroleerd. Genoemde leden vragen de minister wie er verantwoordelijk is voor deze controle en bijstelling.

In de enkele gevallen dat de automatische registratie niet goed is gegaan handelt de klantenservice van Transvision dit af zodra een pashouder hier melding van maakt. Het verwerken van een bijstelling na facturatie is een proces dat enkele muisklikken kost en daarmee weinig tijd in beslag neemt. De bijstelling wordt, als deze invloed heeft op het budget, direct automatisch verwerkt in het regiesysteem van Transvision (waarin de ritten-, klachten- en budgetadministratie wordt ingevoerd).

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat de minister stelt dat het loslaten of verhogen van de kilometergrens momenteel niet mogelijk is. Zij wijst daar twee knelpunten voor aan. De eerste is een financieel knelpunt, aangezien er geen middelen op de VWS-begroting staan gereserveerd voor een verhoging van de kilometergrens. De tweede is een gebrek aan chauffeurs en auto's. Voordat genoemde leden verder ingaan op die twee knelpunten, hebben de zij nog een vraag over de hoogte van

die grens. Kan de minister toelichten waar de kilometergrens op is gebaseerd? Wanneer mogen mensen zevenhonderd kilometer per jaar reizen en hoe is de minister uitgekomen op een grens van zevenhonderd kilometer? Wanneer mogen mensen 2350 kilometer per jaar reizen en hoe is de minister uitgekomen om 2350 kilometer per jaar?

Ten aanzien van de kilometerbudgetten vind ik het belangrijk om de doelstelling van het Valys-vervoer te benadrukken. Het is altijd bedoeld geweest als de ontbrekende schakel in de keten van de voordeur tot een treinstation en vice versa. 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.

Jaarlijks wordt de hoogte van het Persoonlijk Kilometerbudget (PKB) en het HoogPKB door VWS vastgesteld op basis van de (verwachte) ontwikkeling van het aantal pashouders, het (verwachte) verbruik van de kilometerbudgetten en het beschikbare budget.

Om in aanmerking te komen voor Valys standaard PKB hebben aanvragers een Wmo-indicatie nodig die verband houdt met mobiliteit of een schrijven van de gemeente dat de aanvrager behoefte heeft aan bovenregionaal sociaal recreatief vervoer en dat vervoer zelf niet kan organiseren.

Het standaard PKB bedroeg in 2024: 700 reiskilometers.

Mensen die door persoonsgebonden blijvende mobiliteitsbeperkingen en vanuit strikt medische optiek niet in staat zijn om met de trein te reizen, kunnen in aanmerking komen voor extra reiskilometers met Valys. Om in aanmerking te komen voor Valys Hoog PKB kan de Valys-pashouder een aanvraag doen bij de hiervoor gecontracteerde sociaal medisch indicatiesteller, thans uitgevoerd door Argonaut Advies B.V. Onderlegger hiervoor is het door de Minister van VWS vastgestelde indicatieprotocol (zie ook [HPKB - Hoog persoonlijk kilometerbudget | HPKB \(hoogpkb.nl\)](#)). De hoogte van dit zogenoemde Hoog PKB was in 2024: 2.350 reiskilometers.

Het kilometerbudget heeft afhankelijk van het beschikbare budget in de afgelopen jaren gefluctueerd. Zo heeft in 2012 de toenmalig staatssecretaris van VWS de ingrijpende maatregel genomen om het standaard PKB van 750 kilometer te verlagen naar 450 kilometer². Dit om Valys betaalbaar te houden. In de jaren daarna is het PKB in stappen weer verhoogd naar de huidige budgetten. Zoals hierboven is aangegeven is sinds 1 december 2018 het standaard PKB 700 kilometers per jaar en het Hoog PKB 2350 reiskilometers per jaar.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn erg benieuwd naar het gebruik van Valys. Kan de minister aangeven hoeveel kilometer de mensen in de lage en hoge kilometer groep gemiddeld gebruiken? Genoemde leden zijn vooral geïnteresseerd in de groep mensen voor wie het aantal kilometers mogelijk knelt. Kan de minister aangeven hoeveel mensen nog maar honderd kilometer of minder overhouden, vijftig kilometer of minder overhouden en hoeveel mensen het aantal kilometers volledig opmaken?

In onderstaande tabel wordt antwoord gegeven op de vragen. Dit zijn de gegevens vanuit het jaar 2023.

2023	# actieve pashouders	# actieve pashouders PKB volledig benut	# <100KM budget over	Waarvan # <50KM budget over
PKB	136.809	6.369	12.215	1.502
HPKB	4.968	59	400	180

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie wijzen de minister erop dat zij Valys zien als aanvullend ov. Met andere woorden, als het openbaar vervoer niet voldoende

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 25847, nr. 99.

toegankelijk is, dan komt men in aanmerking voor Valys. Valys is daarmee in veel gevallen een oplossing voor een probleem dat de overheid zelf heeft gecreëerd door onvoldoende rekening te houden met toegankelijkheid bij de aanbestedingen van het ov. Het is daardoor in de ogen van genoemde leden extra cru dat sommige mensen in de knel komen met het aantal kilometers. Het feit dat er nog steeds mensen zijn die het maximaal aantal kilometers gebruiken, zien de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie daarom vooral als een opdracht om het ov te verbeteren. Maar in de tussentijd is er wel een oplossing nodig voor de mensen die hun Valys-kilometers opmaken en voor wie het ov ook geen oplossing is.

Als de minister niet de kilometergrens wil verhogen, hoe gaat zij dan op korte termijn een oplossing vinden voor deze groep mensen, zoals artikel 20 van het VN-verdrag de minister ook opdraagt?

Ik heb besloten om, gelet op de complexiteit, de knelpunten en uitdagingen die er zijn binnen het doelgroepenvervoer (vervoer conform CAO Zorgvervoer en taxi), alvorens over te gaan tot de uitvoering van de motie, een nader onderzoek in te stellen naar de te verwachten effecten van de uitvoering van deze motie. In dit onderzoek wordt tevens meegenomen hoe de motie uitgevoerd zou kunnen worden. Zo wordt onder andere meegenomen dat, in geval de uitvoering van de motie grote negatieve effecten tot gevolg heeft, tevens onderzocht wordt op welke manieren er meer flexibiliteit in de regeling kan worden opgenomen.

Zoals ook in mijn brief genoemd zal ik de uitkomsten van dit onderzoek natuurlijk bezien in samenhang met de uitkomsten van de Verkenning Publieke Mobiliteit en de ontwikkelingen binnen het Bestuursakkoord toegankelijkheid 2030. De uitkomsten van de Verkenning Publieke Mobiliteit worden het eerste kwartaal van 2025 verwacht.

Met betrekking tot het VN-verdrag wijzen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie de minister erop dat daar het

volgens in artikel 20 staat: “De Staten die Partij zijn nemen alle effectieve maatregelen om ... de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap te faciliteren op de wijze en op het tijdstip van hun keuze en tegen een betaalbare prijs”. Hieruit kan toch alleen maar worden geconcludeerd dat het verdrag wordt overschreden op het moment dat mensen hun maximale aantal kilometers hebben opgebruikt? Zo niet, kan de minister toelichten waarom er wel een maximaal aantal kilometers reizen geldt met aanvullend openbaar vervoer voor mensen met een beperking en niet voor mensen die zonder beperking met het ov reizen?

We willen een samenleving zijn waarin kinderen, jongeren en volwassenen met een beperking dezelfde mogelijkheden hebben als ieder ander om mee te doen en zich te ontwikkelen. Daarom heeft Nederland zich verbonden aan het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Hiertoe heeft de toenmalig minister van VWS in 2023 samen met vele partners gewerkt aan de totstandkoming van een meerjarige nationale strategie vanuit de ambities van dit VN-verdrag. Het in de praktijk brengen van de strategie zal stapsgewijs verlopen, aansluitend op het VN-verdrag Handicap dat ons oproept tot de geleidelijke verwezenlijking van algemene toegankelijkheid. Bij deze geleidelijke verwezenlijking hoort ook het maken van keuzes in wanneer, welke activiteiten of initiatieven kunnen worden opgepakt. Dit geldt zeker ook voor activiteiten die beleidsmatige en/of budgettaire consequenties hebben.³ Binnen de diverse departementen wordt hard gewerkt aan de verwezenlijking van de nationale strategie. Zo is er de afgelopen jaren gewerkt aan het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarbij is het uiteindelijke doel om het OV voor iedereen toegankelijk te maken in 2040, zoals vastgelegd in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, het Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer 2022-2032⁴ en is bevestigd in de Nationale strategie. Naast Valys zijn er veel

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 24170, nr. 309.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 23 645, nr. 783.

verschillende vervoersregelingen. Voor reizigers is dat verwarrend. In sommige gevallen ontstaat daarbij het beeld dat Valys verantwoordelijk is voor al het doelgroepenvervoer. Daarnaast neemt VWS, samen met vier andere departementen, deel aan een verkenning naar publieke mobiliteit. Vanuit de ministeries IenW, OCW, VWS (als vakdepartementen), BZK en Financiën is deze verkenning gestart, gericht op het onderzoeken van de mogelijkheden voor het inrichten van een integraal publiek mobiliteitssysteem. De uitkomsten van deze verkenning worden het eerste kwartaal van 2025 verwacht. Jaarlijks wordt de hoogte van het PKB en het HoogPKB door VWS vastgesteld op basis van de (verwachte) ontwikkeling van het aantal pashouders, het (verwachte) verbruik van de kilometerbudgetten en het beschikbare budget.

De minister stelt ook, zo lezen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie in de brief, dat er een tekort is aan chauffeurs. De leden van genoemde fractie krijgen signalen dat het tekort aan personeel nu ook al tot problemen leidt. Zo moeten mensen nu nog eerder boeken en kunnen sommige reizen niet worden gemaakt.

Kan de minister aangeven hoe vaak reizen niet kunnen worden gemaakt? Kan de minister aangeven of, en zo ja welke, tijdelijke maatregelen er zijn genomen nu er een tekort is aan chauffeurs? En kan de minister aangeven welke stappen er worden genomen om het niveau van Valysvervoer zo snel mogelijk weer op peil te brengen?

In feite kan ieder geboekte reis doorgang vinden. Transvision doet er binnen de mogelijkheden die de huidige marktomstandigheden bieden ook alles aan om pashouders die niet tijdig hebben kunnen reserveren te voorzien in vervoer. In dat geval kan het voorkomen dat de pashouder niet op het exact door hem gewenste tijdstip kan reizen, maar dat wij hem een alternatieve tijd bieden waarop de beschikbare capaciteit de reis toelaat.

In juli jongstleden zijn de 'tijdelijke maatregelen' verder versoepeld, waardoor het voor de reiziger mogelijk is om korter van tevoren de reis met Valys te boeken. Ik hecht eraan hier wel te noemen dat het structurele arbeidsmarkttekort met zich mee brengt dat de maatregelen op dit moment niet verder versoepeld kunnen worden.

Binnen de verbeteragenda doelgroepenvervoer wordt in gezamenlijkheid met alle betrokken partijen gepoogd enkele knelpunten te beslechten. Daarbij wil ik opmerken dat het tekort aan chauffeurs en een dubbele vergrijzing - van zowel chauffeurs als van reizigers - ervoor zorgen dat dit geen gemakkelijk op te lossen knelpunt is. Een mogelijke oplossing is het verkennen van betaalbaar, toegankelijk, beschikbaar en betrouwbare publieke mobiliteit in aanvulling op het OV-systeem.

Zoals ook in mijn brief genoemd zal ik daarom met belangstelling kennisnemen van de uitkomsten van de Verkenning Publieke Mobiliteit. De uitkomsten van deze verkenning worden het eerste kwartaal van 2025 verwacht.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken betreffende de reactie op de motie van de leden Agema en Dijk over het afschaffen van de kilometerregistratie voor het Valysvervoer. Zij hebben hierover geen verdere vragen of opmerkingen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de reactie en hebben de volgende vragen aan de minister.

De leden van de NSC-fractie vragen de minister hoeveel mensen er gebruik maken van Valysvervoer. Zij vragen haar tevens of het volledige budget voor Valysvervoer wordt opgemaakt. Mocht niet het hele budget worden opgemaakt, welk bedrag wordt dan niet opgemaakt? De leden van de

NSC-fractie vragen de minister verder voor hoeveel mensen het budget voor Valysvervoer niet toereikend is. Op welke manier worden ervaringen van gebruikers van Valysvervoer gemonitord?

Zoals eerder opgenomen in de beantwoording van dit schriftelijk overleg bij vragen van de GroenLinks-PvdA-fractie staan in onderstaande tabel de aantallen actieve pashouders en hoeveel actieve pashouders dit budget (bijna) helemaal benutten. Dit zijn de gegevens vanuit het jaar 2023.

2023	# actieve pashouders	# actieve pashouders PKB volledig benut	# <100KM budget over	Waarvan # <50KM budget over
PKB	136.809	6.369	12.215	1.502
HPKB	4.968	59	400	180

Zoals de bedragen in onderstaande tabel laten zien, wordt het gehele budget opgemaakt. Dit betekent dat als alle Valysreizigers hun kilometerbudget zouden opmaken er een nog groter tekort zou ontstaan.

Incl. btw	2023	2024
Begroting ⁵	€ 62.231.000	€ 63.959.000
Daadwerkelijke (te verwachten) kosten	€ 63.855.006,22	€ 67.500.000

In onderstaande tabel is het aantal ritten en kilometers opgenomen die buiten het standaard PKB en Hoog PKB kilometerbudget vallen. De aantallen houden in dat zo'n

⁵ <https://www.rijksfinancien.nl/memorie-van-toelichting/2024/OWB/XVI>.

1,5% van het totaal aantal ritten op dit moment een rit buiten het budget betrof. Voor deze ritten hebben reizigers het commercieel tarief betaald. Dit percentage is geen voorspeller van de mogelijke totale behoefte van reizigers ten aanzien van het kilometerbudget.

2023	# Ritten buiten budget	# KM buiten budget
PKB	12.850	719.607
HPKB	280	15.715

Zoals eerder aangegeven in de brief van 28 maart jongstleden⁶ naar aanleiding van het schriftelijk overleg inzake nationale strategie rond de positie van mensen met een beperking, krijgt VWS elk kwartaal van de opdrachtnemer - die het Valys-vervoer uitvoert - een rapportage met daarin onder andere gegevens over de stiptheid van de gereden ritten, het aantal verwijtbare klachten, het aantal verreden kilometers en de wachttijden bij het callcenter. Mede op basis van deze gegevens vindt elk kwartaal een contractmanagementoverleg plaats. Daarnaast is er minimaal maandelijks overleg over operationele zaken en vindt jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek plaats. Op deze manier houd ik zicht op de uitvoering van het Valys-vervoer. De uitvoering is tot op heden conform contractafspraken en dus binnen de afgesproken marges. Als het Valys-vervoer niet conform contractafspraken wordt uitgevoerd dan is het aan de opdrachtnemer om met verbeterplannen komen. Dat is op dit moment niet aan de orde. Bovenstaande betekent uiteraard niet dat er geen klachten zijn en/of dat er geen ontevreden pashouders zijn. Soms gaat er helaas iets mis in de dienstverlening door bijvoorbeeld het uitvallen van chauffeurs of miscommunicatie. Mijn indruk is dat signalen en klachten door de opdrachtnemer adequaat worden opgepakt.

⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 24170, nr. 311.

Genoemde leden constateren dat er op dit moment 'tijdelijke maatregelen' zijn, zodat een gebruiker van Valysvervoer soms enkele dagen van tevoren een afspraak moet maken in plaats van een uur van tevoren.

Welke acties onderneemt de minister, zodat Valysvervoer weer betrouwbaar is en gebruikers kort van tevoren een afspraak kunnen maken?

Zoals bij voorgaande antwoorden aangegeven, krijgt VWS elk kwartaal van de opdrachtnemer - die het Valys-vervoer uitvoert - een rapportage met daarin onder andere gegevens over de stiptheid van de gereden ritten, het aantal verwijtbare klachten, het aantal verreden kilometers en de wachttijden bij het callcenter. Daarnaast is er minimaal maandelijks overleg over operationele zaken en vindt jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek plaats. Op deze manier houd ik zicht op de uitvoering van het Valys-vervoer. De uitvoering is tot op heden conform contractafspraken en dus binnen de afgesproken marges.

Zoals eerder aangegeven in de beantwoording van de vragen van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn in juli jongstleden de 'tijdelijke maatregelen' verder versoepeld, waardoor het voor de reiziger mogelijk is om korter van tevoren de reis met Valys te boeken. Ik hecht eraan hier wel te noemen dat het structurele arbeidsmarkttekort met zich mee brengt dat de maatregelen op dit moment niet verder versoepeld kunnen worden.

Tenslotte vragen de leden van de NSC-fractie de minister of de kwaliteit en betrouwbaarheid van de ritten worden meegenomen in de volgende aanbesteding?

Uiteraard zijn kwaliteit en stiptheid van de gereden ritten essentiële onderdelen van de volgende (voorgenomen) aanbesteding.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief over de genoemde motie. Het moet voor mensen met een handicap mogelijk zijn zich op een goede en snelle manier te verplaatsen. Daarom hebben deze leden nog enkele vragen.

In hoeverre heeft de minister onderzoek gedaan naar de beleving van de gebruikers van het Valysvervoer en wat waren daar de bevindingen van? Heeft de minister in beeld hoeveel mensen boven het gestelde aantal kilometers uitkomt en in hoeverre mensen daardoor gehinderd worden in hun verplaatsingen? Zo nee, is zij bereid om daar onderzoek naar te doen, zo vragen de leden van de D66-fractie haar.

Zoals eerder aangegeven in mijn beantwoording van vragen van de NSC-fractie, waarin ik verwijs naar de brief van 28 maart jongstleden⁷ naar aanleiding van het schriftelijk overleg inzake nationale strategie rond de positie van mensen met een beperking, krijgt VWS elk kwartaal van de opdrachtnemer - die het Valys-vervoer uitvoert - een rapportage met daarin onder andere gegevens over de stiptheid van de gereden ritten, het aantal verwijtbare klachten, het aantal verreden kilometers en de wachttijden bij het callcenter. Mede op basis van deze gegevens vindt elk kwartaal een contractmanagementoverleg plaats. Daarnaast is er minimaal maandelijks overleg over operationele zaken en vindt jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek plaats. Op deze manier houd ik zicht op de uitvoering van het Valys-vervoer. De uitvoering is tot op heden conform contractafspraken en dus binnen de afgesproken marges. Als het Valys-vervoer niet conform contractafspraken wordt uitgevoerd dan is het aan de opdrachtnemer om met verbeterplannen komen. Dat is op dit moment niet aan de orde.

⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 24170, nr. 311.

Bovenstaande betekent uiteraard niet dat er geen klachten zijn en/of dat er geen ontevreden pashouders zijn. Soms gaat er helaas iets mis in de dienstverlening door bijvoorbeeld het uitvallen van chauffeurs of miscommunicatie. Mijn indruk is dat signalen en klachten door de opdrachtnemer adequaat worden opgepakt.

In onderstaande tabel is het aantal ritten en kilometers opgenomen die buiten het standaard PKB en Hoog PKB kilometerbudget vallen. De aantallen houden in dat zo'n 1,5% van het totaal aantal ritten op dit moment een rit buiten het budget betrof. Voor deze ritten hebben reizigers het commercieel tarief betaald. Dit percentage is geen voorspeller van de mogelijke totale behoefte van reizigers ten aanzien van het kilometerbudget.

2023	# Ritten buiten budget	# KM buiten budget
PKB	12.850	719.607
HPKB	280	15.715

Gezien de integraliteit van het doelgroepenvervoer (vervoer conform CAO Zorgvervoer en taxi) en het publieke vervoer in zijn algemeenheid is de vraag in hoeverre mensen gehinderd worden in hun verplaatsingen voor uitsluitend de Valys-reiziger niet goed te beantwoorden. Zoals ook in mijn brief genoemd is vanuit de ministeries IenW, OCW, VWS (als vakdepartementen), BZK en Financiën een verkenning gestart, gericht op het onderzoeken van de mogelijkheden voor het inrichten van een integraal publiek mobiliteitssysteem. De uitkomsten van deze verkenning worden het eerste kwartaal van 2025 verwacht.

Vragen en opmerkingen van de leden van de BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie hebben de brief ontvangen waarin de reactie van de minister op de motie van de leden

Agema en Dijk wordt besproken. Deze motie heeft als doel om de kilometerregistratie voor het Valysvervoer af te schaffen. Zij hebben nog enkele vragen voor de minister. In de brief lezen de leden van de BBB-fractie dat de minister van mening is dat zij uitvoering heeft gegeven aan de motie. De leden van de BBB-fractie merken echter op dat de motie juist vraagt om het afschaffen van de hele kilometerregistratie voor het Valysvervoer. De minister legt vervolgens uit dat het afschaffen van de registratie en administratie betekent dat het Valysvervoer een open-einde-regeling wordt. De minister geeft aan dat het niet mogelijk is om precies te berekenen wat dit zou kosten, maar zij verwacht dat dit minimaal enkele tientallen miljoenen euro's zal bedragen. Zoals de minister aangeeft, kosten honderd extra kilometers al ruim vier miljoen euro. Tot slot, genoemde leden zijn benieuwd of de minister toch kan laten zien wat de kosten zouden zijn als alle pashouders een ongelimiteerd aantal kilometers zouden kunnen reizen, rekening houdend met de huidige vraag naar Valysvervoer.

Ik heb besloten om, gelet op de complexiteit, de knelpunten en uitdagingen die er zijn binnen het doelgroepenvervoer (vervoer conform CAO Zorgvervoer en taxi), alvorens over te gaan tot de uitvoering van de motie, een nader onderzoek in te stellen naar de te verwachten effecten van de uitvoering van deze motie. In dit onderzoek wordt tevens meegenomen hoe de motie uitgevoerd zou kunnen worden. In het onderzoek worden ook de financiële consequenties meegenomen. Echter het gaat niet alleen om financiële mogelijkheden, het vervoer moet bij ongelimiteerd aantal kilometers ook uitvoerbaar zijn voor zowel de Valys-reizigers als voor de overige reizigers van het doelgroepen. Daarom zal het onderzoek zich richten op alle effecten van het uitvoeren van de motie.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de minister op de motie van de leden Agema en Dijk die verzoekt om de kilometerregistratie voor het

Valysvervoer af te schaffen. Genoemde leden zijn verbaasd over hoe de minister deze motie geïnterpreteerd heeft en daardoor als voldaan wordt beschouwd. In de context van het debat is namelijk naar voren gekomen dat het onrechtvaardig is dat mensen met een beperking die afhankelijk zijn van bovenregionaal openbaar vervoer (Valys) vanaf een bepaald aantal kilometers geconfronteerd worden met een exorbitant hoog bedrag per kilometer, wat reizen voor deze groep mensen onbetaalbaar maakt. Deze mensen die al te maken hebben met verminderde bewegingsvrijheid worden dus door het handhaven van het kilometerbudget extra beperkt. Deze motie had daarom als doel om een einde te maken aan het kilometerbudget waardoor pashouders bij gebruik van Valys niet meer geconfronteerd zouden worden met het commercieel tarief en alleen nog het lage tarief per kilometer zouden betalen voor hun reizen met Valysvervoer. Genoemde leden zijn dus van mening dat de minister deze motie niet als voldaan kan beschouwen. Hoe gaat de minister deze motie alsnog uitvoeren?

Ik heb besloten om, gelet op de complexiteit, de knelpunten en uitdagingen die er zijn binnen het doelgroepenvervoer (vervoer conform CAO Zorgvervoer en taxi), alvorens over te gaan tot de uitvoering van de motie, een nader onderzoek in te stellen naar de te verwachten effecten van de uitvoering van deze motie. In dit onderzoek wordt tevens meegenomen hoe de motie uitgevoerd zou kunnen worden.

Slechts een beperkte groep maakt gebruik van Valys en het is nog maar de vraag of deze groep massaal vele kilometers meer zullen reizen als er een einde komt aan de kilometerregistratie. Dit is echter wel het beeld dat de minister in haar reactie schetst. Genoemde leden vragen of de minister dit scenario kan onderbouwen.

Op dit moment zijn de effecten niet goed in te schatten en te overzien, terwijl wel heel duidelijk is dat een wijziging voor de Valys-reiziger een direct gevolg kan hebben voor de

andere reizigers in het doelgroepenvervoer. Ik heb besloten om, gelet op de complexiteit, de knelpunten en uitdagingen die er zijn binnen het doelgroepenvervoer (vervoer conform CAO Zorgvervoer en taxi), alvorens over te gaan tot de uitvoering van de motie, een nader onderzoek in te stellen naar de te verwachten effecten van de uitvoering van deze motie. In dit onderzoek wordt tevens meegenomen hoe de motie uitgevoerd zou kunnen worden.

Tot slot willen genoemde leden er ook nog op wijzen dat het VN-Verdrag Handicap geldt in Nederland en dat het daaraan gekoppelde programma Onbeperkt Meedoen als doel heeft om voor mensen met een beperking merkbaar minder drempels op te werpen.

Is de minister het met genoemde leden eens dat een kilometerbudget een drempel vormt voor mensen met een beperking om zich te verplaatsen en dat een correcte uitvoering van deze motie deze onnodige drempel kan wegnemen?

Een kilometerbudget hoeft geen drempel te zijn voor mensen met een beperking. Maar zoals eerder aangegeven in de beantwoording van bovenstaande vragen heb ik besloten om, gelet op de complexiteit, de knelpunten en uitdagingen die er zijn binnen het doelgroepenvervoer, alvorens over te gaan tot de uitvoering van de motie van het voormalig Kamerlid Agema (PVV), een nader onderzoek in te stellen naar de effecten van de uitvoering van deze motie. In dit onderzoek wordt tevens meegenomen hoe de motie uitgevoerd zou kunnen worden.