

Vergaderjaar 2024–2025

24 170

Gehandicaptenbeleid

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 331

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSGEZONDHEID,
WELZIJN EN SPORT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 december 2024

In het begrotingsdebat van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (hierna: VWS) van 25 januari dit jaar is door de toenmalig Minister van VWS toegezegd uw Kamer een brief te sturen over wat het zou opleveren als de kilometerregistratie zou worden opgeheven voor het Valys-vervoer en als er geen indicatiestelling meer hoeft plaats te vinden.¹ Via deze brief geef ik gehoor aan deze toezegging.

Daarnaast heeft voormalig Kamerlid Agema (PVV) tijdens het debat over de implementatie van het VN-verdrag Handicap van 3 april dit jaar, de regering verzocht de kilometerregistratie en het persoonlijk kilometerbudget van Valys (interregionaal doelgroepenvervoer) af te schaffen en in de komende brief het tijdpad van afschaffing uiteen te zetten.² Middels deze brief reageer ik op deze motie.

Verder ontvangt u als bijlage bij deze brief de beantwoording van de vragen uit het schriftelijk overleg (SO) inzake de reactie op de motie van de leden Agema en Dijk over het afschaffen van de kilometerregistratie voor het Valysvervoer.³

Afschaffen systeem kilometerregistratie en ongelimiteerd kilometerbudget

Zoals aangegeven door toenmalig Minister voor Langdurige Zorg en Sport in een eerdere brief van 6 december 2023⁴ en tijdens het debat van 3 april jongstleden zijn er diverse knelpunten die de voortgang van kwalitatief Valys-vervoer in de weg staan in geval de kilometerregistratie wordt opgeheven en de indicatiestelling wordt losgelaten.

¹ Toezegging TZ202402-146.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 24 170, nr. 315.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 2024D04243.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 24 170, nr. 307.

Het is nadrukkelijk mijn intentie deze motie uit te voeren, echter om de continuïteit en kwaliteit van het Valys-vervoer, maar ook van het doelgroepenvervoer in zijn geheel – waar Valys-vervoer onderdeel van is –, te kunnen waarborgen heb ik meer inzicht nodig in de effecten die de uitvoering van deze motie met zich mee brengen. En daarnaast inzicht in hoe de motie uitgevoerd zou kunnen worden.

Valys-vervoer valt binnen het doelgroepenvervoer, dat wil zeggen vervoer conform CAO Zorgvervoer en taxi. Binnen het doelgroepenvervoer zijn veel afhankelijkheden wat ertoe leidt dat een verandering bij Valys-vervoer direct effect heeft op de reizigers en de reizen van de andere vormen van doelgroepen. Deze effecten staan nog los van de juridische, contractuele en financiële mogelijkheden om de motie uit te voeren.

Alvorens ik een beslissing neem over de uitvoering van de motie wil ik alle effecten vooraf goed in beeld hebben zodat een beslissing tot de uitvoering van de motie vooraf wordt gegaan door een gedegen afweging van de te verwachten effecten.

Doelgroepenvervoer

Valys-vervoer valt binnen het doelgroepenvervoer. Andere vormen binnen het doelgroepenvervoer zijn bijvoorbeeld het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, vervoer in het kader van de participatiewet en Jeugdwet en zittend ziekenvervoer. Opdrachtgevers van doelgroepenvervoer zijn, naast VWS voor Valys, bijvoorbeeld de gemeenten als het gaat om Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, jeugdwetvervoer en zorgverzekeraars als het gaat om zittend ziekenvervoer.

Alle opdrachtgevers besteden dit vervoer aan. Op de markt is maar een beperkt aantal aanbieders die voldoen aan de eisen die worden gesteld aan het doelgroepenvervoer (zoals aan het materieel/de vloot en het personeel). In principe hebben de aanbieders van vervoer van doelgroepenvervoer meerdere opdrachtgevers. Concreet betekent dit dat meer rijden voor de ene opdrachtgever direct effect heeft op de uitvoering van de andere opdrachten. Binnen het doelgroepenvervoer is daarnaast al jaren sprake van een stijgend arbeidstekort met een vergrijzende chauffeurspool. Tezamen met een vergrijzende samenleving en het wegvallen van OV-faciliteiten danwel voorzieningen die op afstand komen (zoals regionale ziekenhuizen en zorginstellingen) maakt dat de druk zo groot is geworden dat deze voor de huidige markt reeds niet meer uitvoerbaar is. Deze druk ligt uiteraard ook bij opdrachtgevers die hun wettelijke taken hierdoor niet goed meer kunnen uitvoeren. Binnen een initiatief als de verbeteragenda doelgroepenvervoer wordt gepoogd enkele knelpunten gezamenlijk te beslechten.

Onderzoek

Gelet op de complexiteit, de knelpunten en uitdagingen die er zijn binnen het doelgroepenvervoer heb ik besloten om, alvorens over te gaan tot de uitvoering van de motie van het voormalig Kamerlid Agema (PVV), nader onderzoek te doen naar de te verwachten effecten van de uitvoering van deze motie.

In dit onderzoek wordt tevens meegenomen hoe de motie uitgevoerd zou kunnen worden, gegeven de effecten van de motie.

Naar verwachting zal dit onderzoek een looptijd van 6 maanden hebben. Uiteraard informeer ik uw Kamer over de uitkomsten van het onderzoek, als ook over eventuele vervolgstappen.

De uitkomsten van dit onderzoek zal ik natuurlijk bezien in samenhang met de uitkomsten van de Verkenning Publieke Mobiliteit. Sinds afgelopen zomer neemt VWS samen met de Ministeries IenW, OCW, VWS (als vakdepartementen), BZK en Financiën deel aan een verkenning naar publieke mobiliteit. Deze verkenning richt zich op het onderzoeken van de mogelijkheden voor het inrichten van een integraal publiek mobiliteits-systeem; een systeem met daarin betaalbare, toegankelijke, beschikbare en betrouwbare publieke mobiliteit in aanvulling op het OV-systeem. Dit publiek mobiliteitssysteem zou een mogelijke oplossing kunnen zijn voor de knelpunten en uitdagingen in het doelgroepenvervoer. Ik zal daarom met belangstelling kennismaken van de uitkomsten van de Verkenning Publieke Mobiliteit. De uitkomsten van deze verkenning worden het eerste kwartaal van 2025 verwacht.

De Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
V. Maeijer