

Vergaderjaar 2007–2008

**25 847**

## **Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten**

**Nr. 62**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARISSEN VAN VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT EN VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2008

#### **Inleiding**

Mensen met een functiebeperking kunnen gebruik maken van een aantal wettelijke regelingen op basis waarvan zij voor verschillende doeleinden vervoer kunnen krijgen. Het betreft het Wmo-vervoer, bovenregionaal vervoer (Valys), vervoer voor AWBZ-dagbesteding, zittend ziekenvervoer (Zorgverzekeringswet), leerlingenvervoer en WIA-vervoer. In totaal gaat het om bijna 800 000 gebruikers en ruim € 900 miljoen kosten per jaar.

In een brief aan de Tweede Kamer van 2 december 2005 (TK 2005–2006; 29 538, nr. 34) heeft het vorige kabinet beschreven op welke wijze naar verbetering van het doelgroepenvervoer kan worden toegewerkt. Gemeenten zijn daarbij een belangrijke actor. Belangrijkste verbeterdoelen zijn het verhogen van de kwaliteit van vervoer voor de cliënt, een meer efficiënte uitvoering, verminderen van lacunes, minder administratieve lasten voor gebruikers en uitvoerders en betere integratie met het openbaar vervoer. Deze doelen zijn door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) per brief (d.d. 13 februari 2006) onder voorbehoud onderschreven. De VNG was van oordeel, dat een aantal zaken rondom bundeling van doelgroepenvervoer en de manier waarop deze te realiseren, nader in kaart diende te worden gebracht middels onderzoek en pilots.

#### **De pilots**

Door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport is vanaf medio 2006 een 15-tal pilots ondersteund. De pilots zijn ten eerste gericht op samenwerking tussen gemeenten en decentrale OV-autoriteiten (provincies en stadsregio's); ten tweede op het verkennen van de voordelen en mogelijkheden van bundeling van het doelgroepenvervoer in allerlei vormen op lokaal niveau. Deze laatste categorie betreft vooral initiatieven die het aanbod van vervoersrege-

lingen voor de cliënt transparanter kunnen maken. Voorbeelden zijn het opzetten van één loket, of één maal indiceren, of één telefoonnummer voor de verschillende regelingen.

Wij hebben u per brief d.d. 25 oktober 2007 (TK 2007–2008; 25 847, nr. 56) de eerste evaluatie van de pilots toegestuurd. In het AO op 5 februari 2008 over Valys en doelgroepenvervoer, waar deze brief is besproken, hebben wij u toegezegd voor de zomer de tweede evaluatie van de pilots doelgroepenvervoer toe te sturen. Het betreffende evaluatierapport van AGV-Movares: «*Bundeling doelgroepenvervoer; eindrapport 1-meting*» treft u als bijlage bij deze brief aan.<sup>1</sup> In paragraaf 2.4 van dit rapport zijn de 15 pilots nader toegelicht.

In deze brief gaan wij in op de resultaten van deze evaluatie en de consequenties die deze naar ons oordeel moeten hebben voor het beleid ten aanzien van het doelgroepenvervoer. Tot slot wordt ingegaan op de overige toezeggingen uit dit AO voor zover het om de bundeling van het doelgroepenvervoer gaat.

### **De belangrijkste leereffecten uit de pilots**

Uit de evaluatie van de pilots door AGV-Movares komen de volgende zaken naar voren.

De bestaande verantwoordelijkheidsverdeling voor het openbaar vervoer respectievelijk doelgroepenvervoer blijkt voldoende ruimte te bieden om te komen tot gezamenlijke initiatieven gericht op integratie. Op meerdere plaatsen in het land zijn pilots tot stand gekomen in samenwerking tussen OV-autoriteiten (als opdrachtgevers van regulier lijngebonden stads- en streekvervoer en collectief vraagafhankelijk vervoer/Regiotaxi) en gemeenten als opdrachtgevers voor doelgroepenvervoer in het kader van de Wmo. Overigens is deze samenwerking ook eerder al buiten de pilots om op een aantal plaatsen tot stand gekomen. Deze initiatieven laten positieve resultaten zien wat betreft de verschuiving van gebruik van doelgroepenvervoer naar regulier openbaar vervoer: Wmo-geïndiceerden zijn meer gebruik gaan maken van lijndienst OV. Het gebruik van Wmo-vervoer (in veel gevallen via Regiotaxi) blijkt in de pilots niet evenredig verminderd.

Integratie van doelgroepenvervoer in regulier OV blijkt in de praktijk vooral voor een deel van de groep Wmo-reizigers mogelijk. Dat OV en een deel van het Wmo-vervoer zich relatief makkelijk laten samenvoegen, houdt verband met meerdere factoren:

- een deel van de Wmo-reizigers laat zich goed combineren met OV-reizigers;
- de toegankelijkheid van materieel en haltes is verbeterd en tegelijk is het gebruik van OV in een aantal gevallen aantrekkelijk gemaakt door extra serviceverlening en vormen van «gratis OV»;
- bij het Wmo-vervoer gaat het om een substantieel volume waarvoor het ook aantrekkelijk is om bundeling te organiseren;
- het regionale schaalniveau sluit goed aan, waardoor opdrachtgevers – lokale en regionale overheden – elkaar goed vinden in een samenwerkingsvorm.

Er blijken ook grenzen te zijn aan de mogelijkheden tot samenwerking. Dit geldt zowel voor de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer als voor bundeling binnen het doelgroepenvervoer:

- een deel van de opdrachtgevers ziet te veel nadelen van bundeling, omdat hiervan geen toegevoegde waarde wordt verwacht, met name daar waar sprake is van directe koppeling van vervoer aan andere

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- activiteiten binnen één instelling (zoals bijvoorbeeld bij het AWBZ-vervoer). In deze gevallen is vervoer op maat gewenst;
- structurele verschillen in klantgroepen belemmeren bundeling: een deel van de doelgroepen is lastig te combineren bij de uitvoering van vervoer. Het combineren van ritten is daardoor dan onwenselijk.
  - Om uitvoeringstechnische redenen, zoals het niet gelijk lopen van bestaande contracten en aanbestedingen en ook verschillen in schaal of werkwijze, is bundeling van doelgroepenvervoer door zorgaanbieders/verzekeraars en gemeenten ook vaak niet praktisch.
  - Ten aanzien van het WIA-vervoer speelt bijvoorbeeld het aspect dat bij een bundeling op lokaal niveau het om een zeer gering aantal personen gaat en daarvoor – binnen de totale groep waarop de pilot betrekking had – onvoldoende garanties konden worden geboden op het punt van «het op tijd op het werk zijn».
  - Dat er in een regio meerdere opdrachtgevers voor doelgroepenvervoer zijn, die elk opereren vanuit afzonderlijke wettelijke kaders en op uiteenlopende schaalniveaus, hoeft in de praktijk geen belemmering te zijn voor bundeling op operationeel niveau. Vervoerders in een regio hebben vaak meerdere vervoercontracten voor bijvoorbeeld Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en zittend ziekenvervoer. Voor de uitvoering hiervan worden (geheel of gedeeltelijk; gelijktijdig of volgtijdelijk) dezelfde chauffeurs en dezelfde voertuigen ingezet. Bundeling in de uitvoering van het vervoer vindt hier feitelijk binnen de taxi-onderneming plaats.

### **Onze conclusies op grond van het evaluatieonderzoek**

1. Op grond van de ervaringen in de pilots is te concluderen, dat de huidige verdeling van verantwoordelijkheden geen belemmering vormt voor bundeling in termen van integratie van Wmo-vervoer en openbaar vervoer. Op meerdere plaatsen in het land blijken opdrachtgevers voor het openbaar vervoer, zowel lijndienst-OV als collectief vraagafhankelijk vervoer/Regiotaxi en opdrachtgevers voor doelgroepenvervoer samen te werken in het streven naar bundeling van vervoer. Met name geldt dit voor de relatief omvangrijke stroom van Wmo-vervoer waarvoor de gemeenten verantwoordelijk zijn. Naast verbeterde toegankelijkheid en het «gratis» maken van lijngebonden OV-vervoer, blijkt een vorm van OV-communicatie en reisbegeleiding effectief om mensen uit de doelgroepen te bewegen hiervan gebruik te maken. De inzet van OV-ambassadeurs is volgens de opdrachtgever Regio Twente bepalend voor het succes van de pilot Lijn 7. De pilots op dit vlak krijgen momenteel navolging in Groningen, Drenthe, Overijssel en Gelderland. Actieve verspreiding van kennis over succesvolle initiatieven gericht op bundeling van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer blijft wenselijk. Het is van belang om de kennis die in deze initiatieven is of nog wordt opgedaan, te blijven uitwisselen tussen regio's.

2. Het kostenvriendelijk aanbieden van OV lijkt – naast verbeterde toegankelijkheid en extra serviceverlening – een stimulans voor doelgroepen om (opnieuw) kennis te maken met het reguliere OV. Hoewel er indicaties zijn – met name uit de nameting van de eerder afgeronde pilot Apeldoorn – dat een groot deel van de Wmo-reizigers ook tegen betaling het openbaar vervoer blijft gebruiken, is de schaal waarop dit is vastgesteld nog te beperkt om definitieve conclusies te kunnen trekken over de mate waarin het opgetreden effect zich voordoet en of dit tijdelijk of blijvend is. Overeenkomstige indicaties komen voort uit de proeven met «gratis» of goedkoop OV voor ouderen en forenzen. De eindevaluaties van deze experimenten worden begin juli aan uw Kamer aangeboden.

3. Of verhoogd gebruik van het lijndienst-OV ook leidt tot een daling van het gebruik van het doelgroepenvervoer/Regiotaxi en daarmee tot een vermindering van de kosten van vervoer (substitutie-effect), is voor de lange termijn nog onduidelijk. Effect voor de korte termijn is, dat Wmo-reizigers méér zijn gaan reizen met OV, maar niet minder met het Wmo-vervoer: in de pilots is de maatschappelijke participatie van deze groep toegenomen. Gezien deze onzekerheid is het zaak om op regionaal niveau de effecten op het gebruik van Wmo-vervoer/Regiotaxi te blijven monitoren.

4. Er zijn nog geen pilots met bundeling in enige vorm van Valys, zittend ziekenvervoer en WIA-vervoer van de grond gekomen. Wat het WIA-vervoer betreft hangt dit samen met het feit dat het lokaal/regionaal om een zeer beperkt aantal personen gaat en bij de potentiële pilots onvoldoende garanties konden worden geboden voor de «tijdigheid» van het vervoer. Valys is tot nu toe nog niet betrokken in een pilot. Dit heeft te maken met het feit dat Valys een landelijke voorziening is met een landelijk contract met centrale criteria en eisen, waardoor het lastiger is aan een regionale pilot mee te doen. Belangrijkste reden is dat het afgelopen jaar bij Valys prioriteit is gegeven aan verbetering van de kwaliteit. Zorgverzekeraars en AWBZ-instellingen zijn meestal in meerdere regio's actief en regelen het vervoer voor al hun cliënten. Het leerlingenvervoer doet in zeer beperkte mate mee.

5. Toevoegen van het AWBZ-vervoer van en naar dagbesteding aan het sociaal-recreatieve (Wmo/Valys) vervoer is een moeizaam proces, zo blijkt uit de pilots. Het gaat hier om bundeling in de vorm van het combineren van ritten en/of het gebruik van voertuigen. Instellingen zijn terughoudend om de regie over dit vervoer uit handen te geven. Belangrijk argument is dat dit vervoer een vitaal onderdeel van de keten van zorgdiensten voor hun cliënten vormt. De impact van verandering van een onderdeel in deze zorgketen kan groot zijn voor deze kwetsbare groep cliënten. De nadelen hiervan lijken niet op te wegen tegen eventuele winst van bundeling.

6. Uit het voorgaande blijkt dat bundeling aan de kant van opdrachtgevers niet altijd mogelijk is. Dat wil niet zeggen dat er aan de kant van de opdrachtnemers in het feitelijke vervoer geen bundeling van verschillende doelgroepen plaatsvindt.

Onze conclusie is dat het onder één wettelijk kader brengen van alle vormen van doelgroepenvervoer nu niet aan de orde is. Uit de pilots is gebleken dat het bundelen van vervoersregelingen, samenvoegen en integreren in één (bestaande) regeling qua wijziging van regelgeving en qua uitvoering, een lastige en ingewikkelde operatie is, bijvoorbeeld omdat het onderdelen betreft die moeten worden losgeweekt uit een voor de cliënt samenhangend pakket (zoals het WIA-pakket, dat bestaat uit uitkeringen, hulpmiddelen, vervoer). Bundelen van regelingen kan meerwaarde opleveren voor de mensen met een mobiliteitsbeperking die gebruik maken van meerdere regelingen tegelijk (één loket, één indicatiestelling, betere aansluiting van het aanbod). Echter Wmo-vervoer en leerlingenvervoer worden al door gemeenten uitgevoerd. Voordelen van bundeling op lokaal niveau zijn daar niet aan de orde. Bundelen van de overige regelingen (bijvoorbeeld AWBZ-vervoer en het zittend ziekenvervoer) bij gemeenten zou enige meerwaarde voor cliënten kunnen opleveren (overzichtelijker, beter aansluiten op elkaar qua aanbod etc.). Maar doordat er samenhang verdwijnt in de regeling waar het vervoer uit zou worden gehaald, zou er tegelijkertijd een «verlies» zijn voor de cliënt. Voor het zittend ziekenvervoer geldt dat zorgverzekeraars – wanneer een deel van het zittend ziekenvervoer uit de Zvw zou verdwijnen – een kleiner vervoerspakket kunnen aanbesteden met als gevolg een prijsverhoging

voor het resterende zittend ziekenvervoer. Voor het AWBZ-vervoer van en naar dagbesteding geldt dat eerder aan de Kamer is toegezegd het vervoer niet los te koppelen van de dagbesteding zelf.

Daarnaast gaat het om veel verschillende wetten/regelingen en uitvoeringsorganisaties. Het in deze verstrekkende vorm wijzigen van het stelsel van regelgeving en de implementatie daarvan zou volgens ons een grote belasting voor uitvoeringsorganisaties betekenen. Daarbij moet een dergelijke ingrijpende systeemwijziging een substantiële verbetering voor de cliënt opleveren. Uit de pilots en de onderzoeken valt niet op te maken of er voor cliënten een aanwijsbaar positief saldo te verwachten is van voordelen en nadelen van bundeling van regelingen op lokaal niveau.

Bundeling in de zin van ook juridisch samenvoegen van Wmo-, WIA- en/of AWBZ-vervoer en een deel van het Zzv (rolstoelgebruikers en visueel gehandicapten) is naar onze mening nu niet aan de orde. Op dit moment zien wij voldoende mogelijkheden om binnen het bestaande systeem verbeteringen te stimuleren.

### **Vervolgaanpak**

Wij hebben besloten het bundelen van doelgroepenvervoer voorlopig te beperken tot het stimuleren van samenwerking tussen betrokken partijen binnen het huidige systeem en het beperkt en gericht starten van een aantal pilots op dit vlak, waar deze nog niet van de grond zijn gekomen. Een aantal voordelen voor cliënten van bundeling kan – in enige mate – met positieve prikkels op vrijwillige basis binnen de bestaande systemen tot stand komen. Ervaringen uit de pilots wijzen daar op.

- Wij staan een pragmatische aanpak van verbetering van de samenwerking voor, gericht op die vervoerssystemen, waar samenwerking het makkelijkst te realiseren is. De vorm of mate van bundeling zal per regio verschillend zijn. Met deze keuze sluiten we aan bij de aanpak in de regio's. Ook in de pilots is vaak gekozen voor een pragmatische aanpak, waarbij klein beginnen het devies is. In meerdere pilots zoals Zuidwest-Drenthe, Kop van Noord-Holland, Oosterschelderegio en Flexitax Fryslân, is gestart met de bundeling van slechts twee doelgroepen of met een beperkt aantal opdrachtgevers, met de intentie om vervolgens stapsgewijs verder uit te bouwen. In deze aanpak kunnen andere partijen overtuigd worden en kan de bereidheid groeien om zich aan te sluiten. Ook biedt deze pragmatische aanpak de mogelijkheid voor timing, d.w.z. het invoegen van nieuwe vervoerssystemen na beëindiging van de lopende contracten.
- Gezien de relatief succesvol verlopen pilots op dit vlak, wordt in onze aanpak prioriteit gegeven aan het stimuleren van de integratie van vervoer van Wmo-reizigers in het reguliere openbaar vervoer. Omdat het hier om de grootste doelgroep gaat, heeft bundeling hier ook substantiële betekenis in termen van vervoersvolume.
- Of verhoogd gebruik van het lijndienst-OV ook leidt tot een daling van het gebruik van doelgroepenvervoer/Regiotaxi en daarmee tot een vermindering van de kosten van vervoer (substitutie-effect) is voor de lange termijn nog onduidelijk. Daarom is het zaak om op regionaal niveau de effecten op het gebruik van de Regiotaxi te blijven monitoren. Het ministerie van VenW zal OV-autoriteiten stimuleren in deze richting en ondersteunen bij de invulling hiervan.
- De resultaten van de evaluatie van de pilots leveren een extra argument op om het beleid gericht op het beter toegankelijk maken van het

openbaar vervoer onverminderd voort te zetten. Met de verbeterde toegankelijkheid van het lijndienst OV wordt een noodzakelijke voorwaarde geschapen voor de verschuiving van gebruik van doelgroepenvervoer naar openbaar vervoer. Beter toegankelijk OV betekent dat mensen met een functiebeperking makkelijker hiervan gebruik kunnen maken. Het vooropstellen van het gebruik van regulier OV past in de beoogde meer «inclusieve aanpak» (Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte). In de aanpak die wordt voorgestaan is een optimale afstemming met de regionale aanpak gericht op een verbetering van de toegankelijkheid van het OV mogelijk. Het busmaterieel zal in alle delen van het land in 2010 nagenoeg volledig toegankelijk zijn; de realisatie van de halteverbetering is in 2010 in een aantal regio's afgerond en elders ver gevorderd. Het streven naar integratie van doelgroepenvervoer en OV is te intensiveren naarmate het OV in een regio beter toegankelijk is. Dat dit in de praktijk ook zo werkt, blijkt uit het gegeven dat regio's die een voorhoederol hebben bij het beter toegankelijk maken van het OV tegelijk een trekkersrol vervullen op het gebied van bundeling. Integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer vergt een inspanning van beide zijden. Het draagvlak voor bundelingsinitiatieven op regionaal niveau is te versterken door raakvlakken te zoeken met andere belangen en motieven dan verbetering van serviceverlening aan reizigers, met name het exploiteerbaar houden van vervoerssystemen of het zoeken van alternatieven voor aanbesteding. Over de voortgang van de implementatie van toegankelijkheidsbeleid bent u afzonderlijk geïnformeerd, voor het laatst per brief van 4 maart 2008 (TK 2007–2008; 25 847/31 200 XII, nr. 54).

- Verbeterd toegankelijk OV laat onverlet dat altijd een substantieel deel van de diverse doelgroepen aangewezen zal blijven op het specifieke doelgroepenvervoer. Het is van belang om – daar waar nodig – binnen de huidige regelingen de kwaliteit van het doelgroepenvervoer voor de cliënten zoveel mogelijk te verhogen. Op welke wijze partijen hieraan invulling kunnen geven is een van de onderdelen van de in ontwikkeling zijnde Taxivisie, die op 26 juni jl. aan uw Kamer is aangeboden.
- Voor de gewenste kennisverspreiding van initiatieven naar verantwoordelijke partijen voor OV en doelgroepenvervoer heeft het ministerie van VenW medio 2006 het Kenniscentrum To-Do (Toegankelijkheid OV en Doelgroepenvervoer alsook de verbinding tussen beide) mogelijk gemaakt. Dit kenniscentrum is ondergebracht bij het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. De activiteiten van To-Do worden voorlopig gecontinueerd tot 2010.
- Stimuleren van betrokken partijen via het overdragen van de ervaringen met samenwerking uit de pilots (handreikingen) en gericht starten van nieuwe pilots (o.a. op het punt van gebundelde indicatiestelling en samenwerking met partijen die nu in de pilots ondervertegenwoordigd zijn) kan al een impuls geven tot verdergaande samenhang. VWS zal die samenwerking verder stimuleren met een beperkt aantal pilots. Daarbij wordt zo mogelijk aansluiting gezocht met lopende initiatieven op dit terrein. Daarbij zal ook gezien worden of het mogelijk is voor Valys in een regionale pilot te participeren. Zo is medio 2006 het programma Stroomlijning Indicatieprocessen in Zorg en Sociale Zekerheid gestart. In dit programma werken de ministeries van VWS en SZW, het Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ), de Centrale organisatie Werk en Inkomen (CWI), het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en een aantal pilotgemeenten domeinoverstijgend samen. Onderzocht is op welke wijze het proces van indicatiestelling voor voorzieningen in de zorg en de sociale zekerheid

minder bureaucratisch kan verlopen. Daarbij staat het perspectief van de burger centraal. U bent over de resultaten van dit programma door de minister van SZW, mede namens de staatssecretaris van VWS op 23 mei 2008 per brief geïnformeerd. Zo is onder andere de website Regelhulp ontwikkeld, die mensen helpt bij het vinden van de juiste voorzieningen en organisaties op het terrein van de zorg en sociale zekerheid. Zij kunnen er in één keer verschillende voorzieningen aanvragen. Dit resulteert in een grotere overzichtelijkheid van regelingen en een makkelijker aanvraagproces. Sinds 15 november 2007 is Regelhulp landelijk beschikbaar. Op basis van de eerste positieve ervaringen worden gemeenten actief uitgenodigd om op Regelhulp aan te sluiten. Ook wordt via pilots onderzocht hoe verdere verbeteringen in het indicatieproces domeinoverstijgend kunnen worden bewerkstelligd, zodat chronisch zieken, mensen met een handicap (waaronder met name jongeren) en ouderen beter worden bediend.

### **Overige toezeggingen AO van 5 februari 2008**

Tijdens het AO op heeft u gevraagd naar de beschikbaarheid van collectief vervoer in het landelijk gebied. Vaste buslijnen zijn op het platteland, vanwege de kleine en gespreide vraag naar openbaar vervoer, meestal niet rendabel. Het is logischer kleine woonkernen bereikbaar te houden met alternatieve vormen van vervoer die flexibel kunnen inspelen op de vraag, zoals buurtbus, belbus, Regiotaxi (collectief vraagafhankelijk vervoer). Een voorbeeld is een op afroep beschikbare deeltaxi die rijdt zonder vaste tijden of haltes en reizigers van deur tot deur vervoert. Dit vervoer vormt de «haarvaten» van een efficiënt collectief vervoerssysteem, mits er een goede afstemming is met de aanbieders van andere vervoersvormen. Decentrale overheden en andere organisaties kunnen die afstemming bevorderen door de handen ineen te slaan bij de opdrachtverlening voor het openbaar vervoer en de financiering hiervan. De OV-bereikbaarheid van dorpen en kleine kernen is bij de voorbereiding van de aanbesteding van OV-concessies telkenmale een belangrijk discussieonderwerp. Een lopend project van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer is erop gericht om OV-autoriteiten en gemeenten een handreiking te bieden waarin kwalitatief en kwantitatief een beeld wordt gegeven van de opzet, het aanbod en het gebruik van buurt- en belbussen en Regiotaxi's. Ook alternatieve collectieve vervoersvormen worden belicht.

In het AO is ook de vraag aan de orde geweest of een onderzoek door de Algemene Rekenkamer naar de doelmatigheid van de verschillende regelingen voor het doelgroepenvervoer zinvol zou zijn. Zo'n onderzoek zal naar onze overtuiging weinig toegevoegde waarde hebben ten opzichte van de al eerder in opdracht van VenW en VWS verzamelde informatie ([www.kenniscentrumto-do.nl](http://www.kenniscentrumto-do.nl)). Uit onderzoek van Regioplan is gebleken dat de doelmatigheidswinst die met het meer combineren van ritten zou zijn te halen zeer beperkt is. Uit de pilots blijkt dat door de verschillen in de aard van het vervoer (stiptheid en vervoersdoel) en verschil in de doelgroepen qua problematiek, het uit kwaliteitsoverwegingen in veel gevallen onwenselijk is om ritten te combineren. Wel kan in de context van het vervoer nog een aantal zaken (indiceren, één loket, één telefoonnummer) worden verbeterd. Het gaat dan meer om kwaliteitsverbetering voor de cliënt dan om doelmatigheid. Het ministerie van VWS wil met enkele pilots op dit terrein verbeteringsmogelijkheden verder verkennen.

De staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,  
M. Bussemaker

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa