

Vergaderjaar 2011–2012

31 521

Taxibeleid

Nr. 66

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 april 2012

Bij de regeling van werkzaamheden op 10 april j.l. heeft uw Kamer besloten dat zij ruim voor het AO Valys / doelgroepenvervoer op 19 april een brief wenste te ontvangen naar aanleiding van een uitzending van Zembla op 6 april j.l. («Stress door de taxibus»). In deze uitzending wordt aan de hand van voorbeelden gesteld dat door gemeentelijke bezuinigingen zowel de kwaliteit van de Regiotaxi alsook de naleving van de CAO taxi door taxiwerkgevers onder druk is komen te staan. Met deze brief voldoe ik, mede namens de minister van I&M, aan het verzoek van de Kamer.

De in de uitzending van Zembla getoonde voorbeelden lijken betrekking te hebben op personen die op grond van de Wmo gebruik mogen maken van speciaal vervoer met taxi's of taxibussen, danwel tegen een gereduceerd tarief van de Regiotaxi gebruik kunnen maken. Gemeentelijk gehandicaptenvervoer van goede kwaliteit is voor mensen met een mobiliteitsbeperking belangrijk om zo zelfstandig mogelijk te kunnen participeren in de samenleving. De Wmo biedt hiervoor het kader en de waarborgen: de compensatieplicht «verplicht» gemeenten tot het bieden van een kwalitatief goede vervoersvoorziening voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

In de uitzending wordt steeds de Regiotaxi als dit speciale vervoer aangeduid. In de praktijk wordt het speciale vervoer voor Wmo-geïndiceerden vaak samen met de Regiotaxi aanbesteed en uitgevoerd. De Regiotaxi is vraagafhankelijk vervoer dat voor iedereen openstaat. In de praktijk blijkt dat circa 80% van de reizigers van de Regiotaxi op grond van de Wmo tegen een gereduceerd tarief gebruik maakt van dit vervoer. Circa 20% betaalt een hoger tarief.

Het is de verantwoordelijkheid van de aanbestedende partijen (gemeenten, provincies en stadsregio's) om te zorgen voor een kwalitatief goede vervoersvoorziening, onder meer door middel van een zo goed

mogelijke aanbesteding, een effectieve monitoring van de afgesloten contracten en een goede klachtenafhandeling. Zij kunnen bij het aanbesteden en monitoren gebruik maken van de handreikingen die in de afgelopen jaren in opdracht van de ministeries van OCW, IenM en VWS zijn ontwikkeld. Belangrijke onderdelen daarvan zijn de handboeken professioneel aanbesteden uit 2009 en het project «Grip op Vervoer» om de inspraak van gebruikers te verbeteren. Doel van deze professionaliseringslag was om de kwaliteit van het contractvervoer te verbeteren en het aantal klachten en incidenten terug te dringen. Metingen van de kwaliteit van het contractvervoer geven aan dat de ervaren kwaliteit is verbeterd. Uw Kamer is hierover per brief¹ geïnformeerd. Het is evenwel helaas niet uit te sluiten dat er lokaal incidenten kunnen voorkomen, zoals ook wordt geïllustreerd in de uitzending.

Het gunnen van een opdracht op de economische meest voordelige inschrijving betekent niet dat er geen kwaliteitseisen gesteld worden aan het vervoer. Gemeenten, provincies en stadsregio's kunnen in hun bestek hoge eisen stellen aan de potentiële vervoerder. Als een potentiële vervoerder voldoet aan deze eisen, en daarbij een lagere prijs biedt dan andere vervoerders dan hoeft geen sprake te zijn van een slechte kwaliteit van het vervoer. Wel zal de opdrachtgever moeten toezien op de juiste naleving van het contract. Bij dit opdrachtgeverschap hoort ook dat een gemeente zichzelf een goed inzicht verschaft in door reizigers ervaren kwaliteit van de uitvoering, onder meer via een goede klachtenregeling. Daarnaast is er de betrokkenheid van en het toezicht door de gemeenteraad op het beleid en de uitvoering daarvan door gemeentebesturen.

Natuurlijk is het niet de bedoeling dat door een economisch scherpe inschrijving de aandacht voor de kwaliteit van het vervoer afneemt en de naleving van de CAO onder druk komt te staan. In de uitzending wordt uitgebreid stilgestaan bij de naleving van de CAO Taxi. Zaken die betrekking hebben op de inhoud danwel naleving van een CAO zijn in eerste instantie een verantwoordelijkheid van werknemers en werkgevers. KNV Taxi (de brancheorganisatie van taxibedrijven) heeft samen met FNV Bondgenoten en CNV Vakmensen deze verantwoordelijkheid genomen door het Sociaal Fonds Taxi (SFT) op te richten. Het SFT controleert bij taxibedrijven of de CAO Taxi wordt nageleefd. Goede bedrijven worden iedere drie jaar geïnspecteerd, slechte bedrijven elk jaar. SFT kijkt steeds terug tot aan de laatste controledatum. Sinds eind 2011 geeft het SFT na een controle aan ondernemers de kwalificatie «voldoende» of «onvoldoende». Opdrachtgevers (zoals gemeenten, provincies en stadsregio's) kunnen bij hun (potentiële) vervoerder naar die verklaring vragen of zelfs als eis opnemen. KNV Taxi adviseert aanbestedende partijen actief om uitsluitend in zee te gaan met vervoerders die een «voldoende» scoren.

De inspanningen van werkgevers- en werknemersorganisaties om te zorgen voor een goede naleving van de CAO, de metingen van de kwaliteit van het contractvervoer waaruit blijkt dat de ervaren kwaliteit over het algemeen is verbeterd en de waarborgen die wetgeving zoals de Wmo en de Wp2000 biedt ten aanzien van een kwalitatief goed vervoer geven mij en de minister van I&M voldoende vertrouwen in de bestaande mogelijkheden voor gemeenten, provincies en stadsregio's om goed vervoer te realiseren.

De staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
M. L. L. E. Veldhuijzen van Zanten-Hyllner

¹ TK 2011–2012, 31 521, nr. 63.