

Vergaderjaar 2013–2014

31 521

Taxibeleid

Nr. 74

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 januari 2014

In deze brief ga ik in op drie taxionderwerpen: de aanpak van het weigeren door taxichauffeurs van blindengeleidehonden, de aanpak van snorders en de tarieven van taxivervoer. Hiermee kom ik de toezeggingen na die tijdens het Algemeen Overleg OV, OV-chipkaart en Taxi op 1 oktober 2013 zijn gedaan (Kamerstuk 23 645, nr. 549).

Blindengeleidehonden in taxi's

In het AO van 1 oktober heb ik gezegd dat ik het onfatsoenlijk gedrag vind als een taxichauffeur een klant met een blindengeleidehond weigert te vervoeren. Daarom wil ik u in deze brief toelichten wat mijn plan van aanpak is om dit probleem definitief op te lossen.

Uitgangssituatie

Bij het weigeren van blindengeleidehonden – meer in het algemeen: hulphonden – gaat het om weigeringen op standplaatsen voor straattaxi's. In het contractvervoer en op de belmarkt doet het probleem zich (nagenoeg) niet voor, omdat de reiziger van te voren kan aangeven dat hij met een hulphond reist. De taxivervoerder kan zijn aanbod daarop afstemmen.

Uit een quick scan is gebleken dat weigering tot ongeveer 10 klachten per jaar leidt, voornamelijk in de grote steden. Daarnaast geven reizigers met hulphonden weigeringen niet altijd door als klacht, omdat zij niet konden zien welke taxichauffeur hen heeft geweigerd. Al met al is de indruk dat het om enkele tientallen weigeringen per jaar gaat.

Aanpak

Ik heb u in het AO op 1 oktober 2013 gezegd dat dit probleem op korte termijn moet worden opgelost, desnoods met wetgeving. Mijn ministerie

is in gesprek met gemeenten en betrokken organisaties om praktische oplossingen te vinden. Parallel daaraan ga ik regelgeving voorbereiden. Als in de zomer van 2014 blijkt dat onvoldoende resultaat is bereikt, zal ik de landelijke vervoerplicht voor hulphonden invoeren. Ik licht deze aanpak hieronder toe.

Lokaal maatwerk

De Taxiwet van oktober 2011 geeft alle gemeenten vergaande bevoegdheden om extra eisen te stellen voor het lokale taxivervoer. Dit maakt lokaal maatwerk mogelijk. Zo kan een gemeente ook een vervoerplicht voor hulphonden instellen en zorgen voor gerichte handhaving. Amsterdam en Den Haag hebben dit inmiddels in hun taxiverordening opgenomen. Voordeel van lokaal maatwerk is dat gemeenten integraal verantwoordelijk blijven voor de aanpak van het lokale taxivervoer. Dat is ook een van de doelen van de Taxiwet.

Praktische aanvullingen

In aanvulling op gemeentelijk maatwerk zie ik voorbeelden van praktische bijdragen van andere betrokken partijen. Ondernemersvereniging KNV Taxi heeft de Algemene Voorwaarden voor Taxivervoer per 1 januari 2014 aangescherpt: de taxichauffeur moet onder alle omstandigheden hulphonden meenemen. Als hij allergisch voor honden is, moet hij binnen 15 minuten voor vervangend vervoer zorgen. Zo zijn er mogelijk meer praktische oplossingen die tot goede resultaten kunnen leiden, zonder dat landelijke regelgeving nodig is. Maar ook de mogelijkheid van regelgeving blijft nadrukkelijk in beeld, omdat naar mijn mening het weigeren van hulphonden uit principe niet aanvaardbaar is.

Landelijke regelgeving

In de Taxiwet, onderdeel van de Wet personenvervoer 2000, kan het verplicht meenemen van een hulphond als eis worden opgenomen. Daarvoor ga ik nu regelgeving voorbereiden. Ik wil daarbij zo veel mogelijk rekening houden met de doelstelling van de Taxiwet en de aansluiting op gemeentelijke bevoegdheden. Gemeenten hebben dus nu nog tot de zomer de kans en de tijd om zelf met een afdoende aanpak te komen.

Snorders

In het AO heb ik u toegezegd u nader te informeren over de aanpak van het aanbieden van illegaal taxivervoer via internet, bijvoorbeeld Facebook of Marktplaats.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (verder: de ILT) heeft de mogelijkheid dergelijk aanbod van illegaal taxivervoer aan te pakken. De juridische grondslag hiervoor is gelegen in artikel 75, eerste lid, van de Taxiwet. Op basis daarvan kan het via internet aanbieden van het vervoer gelijk gesteld worden aan het (illegale) vervoer zelf. De ILT maakt ook gebruik van deze mogelijkheid. Zij hanteert daarin momenteel een opbouw in de toe te passen interventie en begint in voorkomende gevallen met een waarschuwing. Als de overtreding dan nog voortduurt of opnieuw geconstateerd wordt, legt de ILT een sanctie op in de vorm van een proces verbaal en een last onder dwangsom.

In mijn volgende voortgangsrapportage over de aanpak van illegaal taxivervoer zal ik u nader informeren over deze werkwijze en de resultaten. Ook zal ik u, zoals toegezegd in het AO, in de voortgangsrapportage

informereren over de aanpak met mystery guests. Ik verwacht u deze brief in het eerste kwartaal 2014 te sturen.

Taxitarieven

In het Algemeen Overleg is de verhouding tussen treintarieven en taxitarieven aan de orde gesteld, met de vraag of het verschil niet te groot is en de maximum tarieven van taxivervoer niet te hoog.

Taxivervoer is individueel vervoer waarbij de reiziger van deur tot deur wordt vervoerd. De ritprijs moet de kosten van chauffeur en taxi tenminste goed maken. De maximum tarieven, die ik jaarlijks indexeer, moeten enerzijds de reiziger beschermen tegen te hoge tarieven en anderzijds de taxivervoerder de mogelijkheid geven van een rendabele exploitatie. Ik vind dat dit met de huidige tarieven het geval is.

Treinvervoer is collectief vervoer met een geheel andere invalshoek, ook wat betreft de kosten van exploitatie. De tarieven van het treinvervoer zijn niet zonder meer vergelijkbaar met de taxitarieven. Ik acht het verschil tussen beide daarom ook niet te groot.

De reiziger kan kiezen tussen privévervoer met de taxi of collectief treinvervoer. In veel gevallen zal hij ook kunnen kiezen voor eigen vervoer met auto of (brom)fiets. De afweging is aan de reiziger en dat vind ik een goede zaak.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld