

Aan : Henk Heegen
Van : Bert Hassink
Betreft : Reactie op antwoorden College inzake Regiotaxi
Datum : 26 juni 2017
Kopie : Leden Wmo-raad, leden BTB commissie

Allereerst dank voor het doorsturen van de antwoorden van het College op jullie vragen over de nieuwe regelgeving van de Regiotaxi, en meer specifiek de boete van €3,00 per rit als men een reservering doet voor de Regiotaxi op dezelfde dag van de rit.

Vraag 1

Een nieuwe regel is dat gebruikers extra moeten betalen indien een taxi na 21:00 uur gereserveerd wordt voor de dag erna. Niet alle ritten van de regiotaxi zijn voor de tijd inplanbaar, immers (als voorbeeld) het is bekend dat mensen met een beperking gemiddeld meer aandoeningen krijgen en meer gebruik moeten maken van het medisch circuit. Indien er medische noodzaak is om de arts te bezoeken, is een toeslag op de tarieven niet gepast.

Antwoord 1

Afspraken bij een arts (ziekenhuis) zijn vooraf meestal wel bekend en dus planbaar. De € 3 verhoging geldt niet voor een retourrit die vanuit het ziekenhuis via een taxipoint worden geboekt. Afspraken bij een huisarts zijn in geval van chronische aandoeningen meestal ook planbaar. Alleen voor acute afspraken bij artsen zal het niet planbaar zijn, in dat geval moet men een toeslag betalen.

Reactie Bert:

Inderdaad zijn enkele afspraken planbaar. Maar het kan ook zijn dat de fysieke gesteldheid op de dag zelf niet toelaat om op een andere wijze te reizen. Bijvoorbeeld met de bus, terwijl men dat wel van plan was. Ook nu wordt geadviseerd om geen retourrit te boeken omdat afspraken kunnen uitlopen of nader onderzoek nodig is. Hierin komt inderdaad geen verandering.

Vraag 2

Het is de WMO-raad niet duidelijk of over de invoering van de nieuwe regeling ook overleg is gevoerd met vertegenwoordigers van de onderhavige doelgroepen en/of WMO-raad.

Antwoord 2

Bij het uitwerken van de visie op vervoer is de toeslag voor laat geplande ritten als uitgangspunt opgenomen in het strategisch inkoopdocument. Om tot dit document te komen is een uitgebreid proces gevolgd waarbij ook gesproken is met doelgroepen en adviesraden.

Reactie Bert:

Dit is een 'gevaarlijke' opmerking van het College. Er is inderdaad gesproken met doelgroepen. Ondermeer ik had een uitnodiging om te komen spreken en mijn visie te geven.

Het is in mijn ogen onbehoorlijk om nu aan te geven dat er gesproken is met vertegenwoordigers van de gebruikers en dit kader. In de visie is niets terug te vinden van deze boete-maatregel.

Ik kan mij niet voorstellen dat er vanuit de doelgroepen iemand is geweest die een voorstel heeft gedaan om deze boete in te voeren.

In de beantwoording van de vragen van de PvdA fractie over dit onderwerp staat dat het College uitvoering heeft gegeven aan het besluit van de gemeenteraad om een efficiënt vervoer te organiseren voor de doelgroepen. het invoeren van deze boete valt daar volgens het College onder.

Vraag 3

Waarom is een dergelijke maatregel bedacht? Kan op grond van de huidige getallen duidelijk gemaakt worden om hoeveel ritten dit op jaarbasis bij ongewijzigd gebruik dit betreft?

Antwoord 3

De incentive is nodig. Nu worden veel ritten pas laat geboekt. De kwaliteit en de efficiëntie van het vervoer verbetert door de voorspelbaarheid van het vervoer. Uit marktconsultatie en ritdata is gebleken dat reizigers ritten steeds vaker op het laatste moment bestellen terwijl deze grotendeels wel voorspelbaar zijn. Uit de gegevens van Brookhuis blijkt dat in de periode maart 2017- mei 2017 ongeveer de helft van de ritten op de dag zelf werden geboekt. Hierdoor wordt de mogelijkheid voor het combineren van ritten beperkt.

Het invoeren van deze toeslag is bedoeld als stimulans om ritten tijdig aan te melden en daardoor ritten - die nu niet gecombineerd kunnen worden door het late aanvragen - te reduceren naar een beheersbare omvang. Op deze manier blijven de kosten van het vervoer beheersbaar en willen we bijdragen aan minder vervoersbewegingen. Bij Valysvervoer is gebleken dat dit heeft gewerkt.

Reactie Bert:

Een boete als stimulans. Het sanctiebeleid wordt wel erg ver doorgevoerd. De inschrijver heeft van te voren weet van de regelgeving. Dus ook dat hij de organisatie zo moet inrichten dat hij kan voldoen aan de vraag.

Welke consequentie kan nu het gevolg zijn. Er kan nu beter gecombineerd worden. Efficiënte bedrijfsvoering. Voor wie is dat een voordeel. De argeloze lezer zou zeggen: voor de gebruikers.

Wellicht, maar zeker ook voor de vervoerder.

Deze kan immers de chauffeurs oproepen in piektijden, deze zijn immers duidelijker geworden. En de vervoerder kan de auto/busje nu ook voller plannen. Dus met meer passagiers. Geeft een hogere opbrengst per gereden kilometer.

Nadeel is dat door het vele combineren de reistijd verlengd wordt voor de passagiers. Er zal meer omgereden worden.

Vraag 4

Deze regel kan belemmerd werken voor mensen met een beperking om deel te nemen in de maatschappij. Immers, het reserveren van een taxi kost dan €3 extra per rit. Voor een heen- en terugrit dus € 6.

Betekent dit ook dat mensen die wel een dag vooruit de taxi besteld hebben, maar door bijvoorbeeld het uitlopen van een spreekuur, dan opnieuw contact op moeten nemen met de taxicentrale en dan ook de extra-vergoeding van €3 moeten betalen?

Antwoord 4

Ingeval van een spreekuur in het ziekenhuis wordt nu ook al geadviseerd de terugrit niet van te voren te boeken, maar gebruik te maken van het taxipoint in het ziekenhuis. De € 3 verhoging geldt niet voor een rit die vanuit het ziekenhuis via een taxipoint wordt geboekt. De vooraanmeldtijd bij een taxipoint is een half uur i.p.v. een uur.

In geval van bezoek aan bijvoorbeeld een huisarts of tandarts zal - net als nu – rekening gehouden moeten worden met een eventuele uitloop van het spreekuur. Immers, de taxi komt anders voor niets voorrijden, wat een “loosrit” tot gevolg heeft, en dus extra ongewenste kosten voor de

vervoerder. Tevens heeft dit ook gevolgen voor de planning en uitvoering van de andere aangemelde ritten.

Reactie Bert:

Zie mijn antwoord bij 1.

Maar in de kern gaat het ook om spontane reizen/bezoeken. Men wil graag de stad in: €6 boete.

Men wil graag toch naar familie: €6 boete. Zo kan ik nog wel even doorgaan.

Het gaat dus zeker ook om het maatschappelijke verkeer.

Vraag 5

Zijn er mogelijkheden om bij stapeling van deze tarieven een compensatie van de negatieve financiële gevolgen te geven aan personen die dit betreffen?

Antwoord 5

We zullen monitoren of er sprake is van negatieve effecten en ook of we hiermee het beoogde effect bereiken. Indien blijkt dat hier negatieve gevolgen uit voortvloeien zullen wij gericht bekijken of en welke maatregelen we hier tegen zullen nemen.

Reactie Bert:

Bij het monitoren kan men ook nagaan wat het percentage is van te laat uitgevoerde ritten. Dat moet dan duidelijk een verbetering geven.

Vraag 6

Tenslotte nog de relatie tussen de verhoging van het tarief en het VN verdrag inzake de rechten van de mens met een beperking, waarin is opgenomen dat beperkende maatregelen juist weggenomen moeten worden. Deze nieuwe regel werpt eerder een barrière op dan dat er barrières worden weggehaald.

Antwoord 6

Nu worden veel te plannen ritten pas laat geboekt. Omdat de meeste ritten planbaar zijn, vinden wij een toeslag op laat geplande ritten geen barrière. De meeste reizigers hoeven slechts een enkele keer per jaar een onverwachte rit te maken. Dan is een bijdrage van € 3,- reëel.

Reactie Bert:

Dat nu is nog maar de vraag. Men gaat volledig voorbij aan dat mensen met een beperking ook wel eens spontaan ergens heen willen. Of gedwongen worden om een ander vervoersmiddel te kiezen vanwege de omstandigheden. Dat kan zijn fysieke omstandigheden, men voelt zich wat minder goed. Of weersomstandigheden.

Tot slot:

Het VN verdrag rechten van mensen met een beperking is van kracht. Het College Rechten van de Mens heeft van de regering de taak gekregen om op naleving van het VN verdrag toe te zien.

Ik zal de nieuwe regeling voorleggen aan het College Rechten van de Mens. Volgens mij is het namelijk in strijd met het VN verdrag.

Artikel 3 is duidelijk als het gaat om de algemene beginselen:

Artikel 3. Algemene beginselen

De grondbeginselen van dit Verdrag zijn:

a.

Respect voor de inherente waardigheid, persoonlijke autonomie, met inbegrip van de vrijheid zelf keuzes te maken en de onafhankelijkheid van personen;

b.

Non-discriminatie;

c.

Volledige en daadwerkelijke participatie in, en opname in de samenleving;

d.

Respect voor verschillen en aanvaarding dat personen met een handicap deel uitmaken van de mensheid en menselijke diversiteit;

e.

Gelijke kansen;

f.

Toegankelijkheid;

g.

Gelijkheid van man en vrouw;

h.

Respect voor de zich ontwikkelende capaciteiten van kinderen met een handicap en eerbiediging van het recht van kinderen met een handicap op het behoud van hun eigen identiteit.

Gezien lid 3 van artikel 4 zou de Wmo-raad betrokken moeten worden bij het invoeren van zo'n maatregel, en zo mogelijk ook organisaties van belanghebbenden.

Artikel 4, lid 3:

Bij de ontwikkeling en implementatie van wetgeving en beleid tot uitvoering van dit Verdrag en bij andere besluitvormingsprocessen betreffende aangelegenheden die betrekking hebben op personen met een handicap, plegen de Staten die Partij zijn nauw overleg met personen met een handicap, met inbegrip van kinderen met een handicap, en betrekken hen daar via hun representatieve organisaties actief bij.

In art. 20 van het VN verdrag (persoonlijke mobiliteit) staat:

Artikel 20. Persoonlijke mobiliteit

De Staten die Partij zijn nemen alle effectieve maatregelen om de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid te waarborgen onder meer door:

a.

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;

b.

de toegang voor personen met een handicap tot hoogwaardige mobiliteitshulpmiddelen, -instrumenten, ondersteunende technologieën en vormen van assistentie en bemiddeling door mensen te faciliteren, onder meer door deze beschikbaar te maken tegen een betaalbare prijs;

c.

personen met een handicap en gespecialiseerd personeel dat met personen met een handicap werkt, training in mobiliteitsvaardigheden te verschaffen;

d.

instellingen die mobiliteitshulpmiddelen, -instrumenten en ondersteunende technologieën produceren, aan te moedigen rekening te houden met alle aspecten van mobiliteit voor personen met een handicap.

Zie met name lid a.

Bovendien heeft de Centrale Raad van Beroep met regelmaat uitspraak gedaan over de Regiotaxi. Als lijn is hierin terug te vinden dat het fenomeen Regiotaxi aangemerkt kan worden als een goede maatwerkvoorziening. Tevens dat er een eigen bijdrage gevraagd mag worden. Echter deze bijdrage moet vergelijkbaar zijn met de ritprijs van het reguliere openbaar vervoer, de zone-prijs. Het is dus maar de vraag of de boete van €3 per rit stand gaat houden indien deze getoetst gaat worden aan eerdere uitspraken van de Centrale Raad van Beroep.
