

## **Reactie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op de *Wijziging Besluit personenvervoer 2000 in verband met een vervoerplicht voor taxichauffeurs***

In oktober 2014 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu per brief aan de Tweede Kamer aangekondigd om een landelijke vervoerplicht voor assistentiehonden op te nemen in het Besluit personenvervoer 2000. Naar aanleiding hiervan heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de conceptversie van de Wijziging besluit personenvervoer 2000 in verband met een vervoerplicht voor taxichauffeurs opengesteld voor openbare internetconsultatie in de periode van 5 december 2014 t/m 18 januari 2015. Het doel van de consultatie was om de regelgeving kwalitatief te verbeteren door belanghebbenden die gebruik maken van of werken in de taxivervoersector te informeren en de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het ontwerpbesluit.

Per 14 juni 2016 is het 'VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap' bekrachtigd door middel van een wijziging van de 'Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte' (Stb. 2016, 215). Daarmee is een vervoerplicht nog van weinig toegevoegde waarde. Immers, het verbod op onderscheid is nu ook van toepassing "bij het aanbieden van of verlenen van toegang tot goederen of diensten". Daaronder wordt ook het aanbieden van taxidiensten begrepen.

Naar aanleiding van een amendement bepaalt artikel 2, lid 2 bovendien dat degene, tot wie het verbod van onderscheid zich richt, gehouden is om doeltreffende aanpassingen te verrichten, waaronder in ieder geval wordt verstaan het toelaten van assistentiehonden (tenzij dit een onevenredige belasting vormt).

Uitgaande van deze wettelijke verankering zouden benadeelden zeer sterk staan bij het indienen van een klacht. De WP 2000 voorziet voorts in een verplichte regeling van klachten en geschillen.

Tezamen met de reeds bestaande bevoegdheden van gemeenten om een vervoerplicht in te stellen, wordt op deze wijze voorzien in een sluitend systeem dat voldoende waarborgen biedt voor reizigers met een assistentiehond.

### **I. Reacties**

De consultatie heeft veertien reacties opgeleverd, waarvan acht openbaar. Zeven reacties zijn afkomstig van vervoerbedrijven en ondernemers in de sector, twee maatschappelijke organisaties gaven een gezamenlijke reactie, vijf belangenorganisaties, en een gemeente.

#### ***Vraag 1: Wat is uw mening over de wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met een vervoerplicht voor taxichauffeurs?***

Het overgrote deel van de consultants (11) spreekt zich positief uit over de wijziging van het besluit ontheffingverlening. Een aantal consultants plaatste hierbij nadere opmerkingen. Zo wijst de gemeente erop dat bij het opstellen van de Taxiverordening 2014 al verplicht is gesteld dat

chauffeurs van de nieuwe Toegelaten Taxi Organisaties geen ritten mogen weigeren en verplicht zijn geleide- en hulphonden te vervoeren. KNV Taxi wijst erop dat al jaren geleden met de Consumentenbond Algemene Vervoersvoorwaarden voor Taxivervoer zijn afgesproken, waarin is geregeld dat chauffeurs in beginsel geen vervoer mogen weigeren. KNV en KNGF stellen voor om een jaar na invoering van dit besluit de werking en effecten ervan te evalueren.

Drie taxi-ondernemers zien het nut niet in van deze wijziging, omdat het besluit door hen als "onzinnig, overbodig en niet te handhaven" wordt bestempeld.

Een ondernemer is tegen omdat taxivervoer geen openbaar vervoer is en het verplichten van vervoer in een "vrij land" onwenselijk.

### ***Vraag 2: Waar loopt u in de praktijk (als consument of als taxichauffeur) tegen aan?***

De redenen waarom hulphonden in de taxi worden geweigerd variëren van interieurverontreiniging, gezondheidsredenen (allergie van de chauffeur) tot geloofsredenen. Hulpmiddelen worden geweigerd omdat ze schade aan het interieur kunnen veroorzaken.

Waar loop je tegen aan:

- Schoonmaakkosten mogen niet worden doorberekend aan de klant (ondernemer);
- Ook openbaar vervoer is zeer slecht toegankelijk voor hulpmiddelen, denk aan de scootmobiel (ondernemer);
- KNGF geeft aan dat uit onderzoek is gebleken dat met name de in de regeling genoemde uitzonderingsgronden argumenten zijn die door chauffeurs worden aangevoerd, om zodoende het vervoer van cliënten met geleidehond niet te willen of hoeven verrichten.
- Ieder (in) en de Oogvereniging wijzen op een onduidelijke afbakening van de definitie van hulpmiddelen. Zij pleiten ook voor een betere herkenbaarheid van de werkhond om misbruik van de regeling te voorkomen en geven aan dat ook de afbakening van hulpmiddelen niet altijd duidelijk is.
- Een belangenorganisatie wijst erop dat in meerdere gemeenten de eis om alle reizigers toe te laten al is geregeld.

### ***Vraag 3: Een voorwaarde om vervoer te mogen weigeren is het zorg dragen voor alternatief vervoer. Hoe regelt u alternatief vervoer?***

Het merendeel van de respondenten (9) geeft aan dat ze in principe positief staan tegenover het regelen van vervangend vervoer. Een gemeente merkt hierbij op dat hulphonden weigeren nooit kan, en is van mening dat vervangend vervoer zonder meer de zorg is van de chauffeur. Een belangenorganisatie vindt het jammer dat deze regeling noodzakelijk is, en vraagt zich af of een chauffeur die niet uit zichzelf alle reizigers mee neemt, of korte ritten weigert, wel het juiste beroep heeft gekozen. Een ondernemer merkt op dat vervangend vervoer alleen kan worden geregeld indien een collega inspringt of dat er aangepaste voertuigen beschikbaar zijn. Deze mening wordt ondersteund door een collega die erop wijst dat aangepast vervoer meestal niet voorhanden is. Een derde ondernemer stelt dat in het contractvervoer praktisch geen personen worden geweigerd met zaken die essentieel zijn voor de zelfredzaamheid, en dat dit meestal wordt

afgestemd met de opdrachtgever om tot een oplossing te komen. Echter in het straattaxivervoer is een chauffeur afhankelijk van de bereidheid van een collega.

Er wordt gewezen op de extra wachttijd bij het regelen van vervangend vervoer, meerdere consultants zijn van mening dat een nadere verduidelijking van het begrip "terstond regelen van vervangend vervoer" zou moeten worden gegeven. KNGF gaat ervan uit dat met 'terstond' wordt bedoeld dat onmiddellijk vervangend vervoer wordt geregeld.

"Ieder In" en de Oogstichting wijzen erop dat deze verplichting ook geldt voor vervoerders in dunbevolkte regio's waar maar een beperkt taxi-aanbod is. Daar tegenover staat de mening van een taxichauffeur die liever ziet dat contactgegevens van grote regionale vervoerders aan de consument worden gegeven, zodat deze dat zelf kan regelen. Ieder (in) en de Oogvereniging zijn van mening dat in de regeling de verplichting moet worden opgenomen dat als een chauffeur om redenen van fobie of allergie een werkhond weigert, de vervoerder in dat geval (binnen redelijke tijd) een alternatief moet aanbieden. Deze verplichting voorkomt bovendien het vaak voorkomende fenomeen dat als bij een opstapplaats één chauffeur een werkhond weigert, alle andere chauffeurs dat ook doen.

Drie ondernemers zijn tegen dit voorstel, omdat zij van mening zijn dat altijd vervoerd moet worden zonder uitzonderingsgronden. Twee andere ondernemers wijzen categorisch het regelen van alternatief vervoer af gezien de nadelen (kosten, regelen) voor de chauffeur; ook zou het lastig zijn voor de passagier met een beperking.

***Vraag 4: Wat is uw mening over de uitzonderingsgronden, waarin is voorzien in de regeling?***

Een aantal consultants is van mening dat er geen uitzonderingsgronden zouden moeten zijn. KNV geeft aan dat er al jaren afspraken zijn met de Consumentenbond waarin is geregeld dat chauffeurs in beginsel geen vervoer mogen weigeren en gaat er dan ook van uit dat zijn leden deze vervoersvoorwaarden onverkort kunnen blijven hanteren.

Een ondernemer is van mening dat uitzonderingen leiden tot misbruik, maar kan zich wel voorstellen dat een chauffeur allergisch is voor dieren, en mag weigeren als dit aantoonbaar is (doktersattest). Ook een andere chauffeur is van mening dat een weigering van een hulpmiddel een weigering van een persoon betekent, en daar nooit een reden voor kan zijn.

KNGF meldt dat uit onderzoek is gebleken dat uitzonderingsgronden argumenten zijn die door chauffeurs worden aangevoerd, om vervoer van cliënten met geleidehond niet te willen of hoeven verrichten. KNGF onderschrijft wel dat de vervoerplicht geen afbreuk mag doen aan het welzijn van chauffeurs.

CTS merkt op dat de geformuleerde uitzonderingen tot vervelende situaties kunnen leiden maar wel begrijpelijk en noodzakelijk zijn. Een ondernemer is van mening dat wanneer de taxi-keuze van de klant een vrije keus moet zijn (wat het altijd al is geweest) dan is de consequentie dat de chauffeur ook mag bepalen wie hij wel of niet meeneemt. Zoiets is wederzijds. Hij wijst er hierbij op dat de chauffeur wettelijk verantwoordelijk is in het verkeer, en ook de baas in de taxi! Zeker als deze ook zijn eigendom is. Weigering wegens geloofsovertuiging of te korte ritten vindt hij overigens niet aanvaardbaar.

Hiertegenover staat de mening van een ondernemer die aangeeft dat naar zijn mening de uitzonderingsgronden juist te beperkt zijn, en stelt tegen vervoersplicht van elke consument te zijn, daar de taxi geen openbaar vervoer is.

#### *Mogelijkheden voor handhaving*

Een belangenorganisatie geeft aan dat een landelijke regeling de inspectie de mogelijkheid geeft om overal en eenduidig te handhaven en geeft hieraan de voorkeur; ook grotere inzet van 'mystery guests' zal het hele taxivervoer ten goede komen. Een gemeente stelt in het verlengde hiervan voor dat ILT hier zeer strikt op uitzonderingsgronden gaat handhaven en chauffeurs daarin weinig ruimte geeft.

Een aantal consultants geeft echter aan zijn vraagtekens te zetten bij de mogelijkheden van handhaving van dit wetsartikel. De belangrijkste opmerkingen zijn: CTS vindt het probleem de handhaafbaarheid, omdat een taxichauffeur die zich er niet aan houdt, vaak alleen achteraf kan worden aangesproken op zijn gedrag. Een ondernemer geeft aan dat de extra wachttijd bij vervangend vervoer niet meer dan 30 minuten zou moeten bedragen, maar vraagt zich af hoe dit wordt gecontroleerd. Een andere ondernemer stelt dat het mogen weigeren van hulphonden wanneer een chauffeur een allergie heeft, lastig lijkt te handhaven. Daarbij wordt er aan voorbij gegaan dat andere passagiers ook een allergie kunnen hebben.

#### *Opmerkingen bij de wetstekst*

Ieder (in) en de Oogvereniging zijn van mening dat om misbruik van de regeling te voorkomen blindengeleidehonden herkenbaar zouden moeten zijn aan het dragen van een tuig en werkhonden aan een dekje met daarop de term 'hulphond'. De stichting SGA vindt dat het van belang is de term assistentiehond consequent te benoemen in alle teksten, zowel in de tekst van de wijziging als in de toelichting daarop. Onder de term assistentiehond worden immers alle honden verstaan die de gebruiker ondersteunen en dus worden ingezet als hulpmiddel. De stichting acht het tevens zinvol een korte uitleg over assistentiehonden op te nemen in een toelichting op de wijziging. Tevens zou in deze toelichting wellicht kunnen komen te staan dat zoveel als mogelijk moet worden geprobeerd de assistentiehond in de fysieke nabijheid van diens gebruiker plaats te laten nemen in de taxi. Immers, de gebruiker heeft zijn assistentiehond nodig en is afhankelijk van hem. KNGF vraagt zich af wat het begrip 'aantoonbaar' betekent. In de Nota van Toelichting staat dit niet nader beschreven. Zij vragen zich af, indien chauffeurs in de reikwijdte van dit Besluit zich op een dergelijke uitzondering kunnen beroepen, op welke wijze zij dit aan dienen te tonen. Een ondernemer is van mening dat ritweigering ook moet kunnen indien de chauffeur zijn veiligheid in acht neemt bij cliënten die zich niet kunnen gedragen.

#### *Interpretatie uitzonderingsgronden*

Een gemeente geeft aan dat de uitzonderingsgronden op het eerste gezicht redelijk zijn, maar zich wel erg lenen voor een ruime interpretatie. Deze gemeente stelt voorts dat vooral de uitzonderingen b t/m e chauffeurs erg veel ruimte bieden om in discussie te gaan met de klant. Twee ondernemers verwachten dat een aantal uitzonderingsgronden tot misbruik zullen leiden,(artikel 72.2 b,72.3).

CTS vraagt zich af of hetgeen in artikel 72 lid 2 om onder de verplichting uit te komen voldoende is ingekaderd. Gewezen wordt hierbij op het feit dat "aantoonbaar gevaar voor gezondheid voor de bestuurder" een rekbaar begrip is, net als "te zwaar tillen" of "niet mogelijk is met de auto te vervoeren". CTS vraagt zich tevens af wat wordt verstaan onder "zaken die de zelfredzaamheid ondersteunen" .

KNGF stelt dat de uitzonderingen het vervoer te verrichten, zoals deze vermeld staan in 72 lid 1 vragen oproepen, en argumenten zijn die door chauffeurs zullen worden aangevoerd, om zodoende het vervoer van cliënten met geleidehond niet te willen of hoeven verrichten. KNGF verzoekt dan ook de specifieke toevoegingen weg te laten, te herzien, dan wel deze te verduidelijken, vooral op het gebied van aantoonbaarheid vooraf. KNGF doet de suggestie dat mogelijk de verwijzing naar artikel 9 en artikel 20 van het door Nederland ondertekende VN-verdrag en artikel 22, lid 3 van de Grondwet voldoende is.

KNGF en KNV zijn van mening dat een nadere verduidelijking van het begrip "terstond" regelen van vervangend vervoer zou moeten worden gegeven. KNGF merkt daarbij nog op dat de termijn

van 15 minuten die KNV aanhoudt, zeker bij de opstapmarkt, te lang is. KNGF neemt aan dat met 'terstond' wordt bedoeld dat onmiddellijk vervangend vervoer wordt geregeld. Ieder (in) en de Oogvereniging wijzen op een onduidelijke afbakening van hulpmiddelen. De regeling geeft een aantal voorbeelden van hulpmiddelen die door taxichauffeurs meegenomen moeten worden, zoals: honden, rollators, zuurstofflessen. In de regeling staat verder dat hulpmiddelen die te groot zijn niet meegenomen hoeven te worden. Hetzelfde geldt voor hulpmiddelen die beschadigen aan de auto kunnen veroorzaken. Beide criteria zijn lastig te definiëren en kunnen discussie opleveren met de chauffeur. Om dit te voorkomen vragen zij deze criteria beter te omschrijven. Een hulpmiddel is alleen te groot als het daadwerkelijk op geen enkele wijze in de auto past. Bij beschadigen moet er sprake zijn van blijvende schade.

## **II. Vervolg**

Na verwerking van de opmerkingen in deze internetconsultatie moet de Ministerraad nog instemmen met de adviesaanvraag aan de Raad van State en de publicatie van de uitkomsten van de internetconsultatie. Zodra de Ministerraad de publicatie van de uitkomsten van de internetconsultatie heeft goedgekeurd worden de uitkomsten gecommuniceerd en wordt het conceptbesluit voor advisering naar de Raad van State gestuurd. De publicatie, met daarin een overzicht van de binnengekomen reacties en tot welke aanpassingen dit in het concept besluit hebben geleid, zal naar verwachting in het voorjaar van 2015 via dit medium plaatsvinden. Na advisering door de Raad van State wordt een nader rapport opgesteld waarna het besluit kan worden bekrachtigd en gepubliceerd.