Gemeente Súdwest-Fryslân

# SCHRIFTELIJKE VRAGEN (artikel 32 RvO)

| | | |
|---|---|---|
| **Van** | : | Sjoerd Hettinga – fractie Gemeentebelangen SWF |
| **Datum indiening** | : | 11 november 2025 |
| **Aan** | : | Het college van burgemeester en wethouders |
| **Onderwerp** | : | Starttarief Wmo-taxivervoer – juridische en beleidsmatige toetsing (VN-verdrag, Gelijke Behandeling, AVG) |
| **Wijze van beantwoording** | : | Schriftelijk (binnen 30 dagen) |
| **Datum beantwoording** | : | 25 november 2025 |

**Toelichting:**
Op 2 september 2025 heeft het college besloten om met ingang van 1 januari 2026 een starttarief van € 1,00 per rit in te voeren voor gebruikers van de WMO-taxivoorziening. Dit besluit roept belangrijke vragen op over de juridische houdbaarheid en proportionaliteit van deze maatregel.

De invoering van het starttarief lijkt in strijd te zijn met het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, dat Nederland bindt en volgens rechtspraak van de Centrale Raad van Beroep rechtstreekse werking heeft. Het college motiveert de maatregel met de stelling dat WMO-vervoer "net zo duur" moet zijn als openbaar vervoer, maar lijkt daarbij voorbij te gaan aan het fundamentele verschil dat reguliere OV-reizigers wel toegang hebben tot abonnementen en kortingsregelingen, terwijl WMO-taxigebruikers deze mogelijkheden niet krijgen aangeboden.

Dit leidt ertoe dat personen met een handicap, die geen alternatieven hebben zoals zelf autorijden of fietsen, structureel meer gaan betalen voor hun mobiliteit dan niet-gehandicapte inwoners. Daarmee lijkt sprake van indirecte discriminatie op grond van handicap. Bovendien rijzen er vragen over de privacyaspecten van de uitgebreide rittenregistratie die noodzakelijk geacht wordt voor het huidige rittensysteem.

In combinatie met de bestaande 25 kilometer-limitatie voor Wmo-taxivervoer binnen onze gemeente – de grootste van Nederland qua oppervlakte – ontstaat een situatie waarin de mobiliteit en participatie van inwoners met een beperking onevenredig worden belemmerd.

Gelet op deze bezwaren en de mogelijke juridische risico's, verzoekt Gemeentebelangen het college de onderstaande vragen schriftelijk te beantwoorden.

**Het college wordt verzocht de volgende vragen te beantwoorden:**

| | |
|---|---|
| 1. | Heeft het college bij de besluitvorming over de invoering van het starttarief voor Wmo-taxivervoer een toetsing uitgevoerd aan het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (art. 5, 9 ,18,20 en 28), en erkent het college de rechtspraak van de Centrale Raad van Beroep (ECLI:NL:CRVB:2021 :2906 overweging 4.2 en ECLI:NL:CRVB:2024:1525 overweging 4.7.1) inzake de directe werking van dit verdrag en de verschuiving van de bewijslast bij mogelijke discriminatie? |
| | <u>Antwoord:</u><br>Het college heeft bij de besluitvorming over de invoering van het starttarief voor Wmo-taxivervoer inderdaad een toetsing uitgevoerd aan de relevante artikelen van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, met name artikel 5 (gelijkheid en non-discriminatie), artikel 9 |

| | |
|---|---|
| | (toegankelijkheid), artikel 18 (mobiliteit), artikel 20 (persoonlijke mobiliteit) en artikel 28 (adequate levensstandaard en sociale bescherming).<br><br>Het college erkent bovendien de rechtspraak van de Centrale Raad van Beroep, zoals de uitspraken ECLI:NL:CRVB:2021:2906 (overweging 4.2) en ECLI:NL:CRVB:2024:1525 (overweging 4.7.1), waarin de directe werking van het VN-Verdrag en de verschuiving van de bewijslast bij mogelijke discriminatie worden benadrukt. Dit betekent dat bij een vermoeden van discriminatie de gemeente moet aantonen dat er geen sprake is van ongelijke behandeling of dat deze gerechtvaardigd is.<br><br>Opgemerkt wordt dat de eerstgenoemde uitspraak uit 2021 niet gaat over het VN verdrag. De tweede uit 2024 wel. Daarin staat: Uit vaste rechtspraak van het EHRM volgt dat als vaststaat dat er een verschil in behandeling is, het aan de desbetreffende autoriteiten is om aan te tonen dat daarvoor een rechtvaardiging bestaat.<br><br>Collectief vervoer is juist iets anders dan het Openbaar Vervoer (OV). De bus rijdt op vaste tijden en van halte naar halte. Het collectieve vervoer van deur tot deur. En daarmee is het op een cruciaal punt anders dan het OV. Bovendien vindt het collectieve vervoer plaats in kleine taxi's of taxibusjes, in plaats van grote bussen. Daardoor zijn mensen sneller op de bestemde plek. Daartegenover staat dat binnen de gemeente meerdere taxi's of taxibusjes moeten rijden om dat te bewerkstelligen. Dat is duurder dan een vaste buslijn.<br><br>Bij de invoering van het starttarief is destijds de afweging gemaakt dat het starttarief bijdraagt aan een efficiënter gebruik van het Wmo-vervoer en het beter beheersbaar houden van de kosten, waardoor het Wmo-vervoer als geheel duurzaam kan worden aangeboden. Daarbij is gelet op de betaalbaarheid van het Wmo-vervoer voor de gebruiker, waarbij het starttarief in balans is gebracht met de totale kosten die de gebruiker betaalt, en er bovendien een vangnet is voor mensen met de laagste inkomens in de vorm van maatwerk. Desondanks blijft het college de effecten van het starttarief monitoren en zal het eventuele signalen van ontoegankelijkheid of onbetaalbaarheid serieus nemen en waar nodig maatregelen overwegen. |
| 2. | Hoe beoordeelt het college het feit dat Wmo-taxigebruikers geen toegang hebben tot abonnementen of kortingsregelingen, terwijl reizigers in het openbaar vervoer daar wél gebruik van kunnen maken en anoniem kunnen reizen, waardoor er sprake kan zijn van ongelijke behandeling en hogere vervoerskosten voor mensen met een handicap die bovendien veelal geen alternatieven zoals zelfstandig auto vervoer of fiets vervoer hebben? |
| | <u>Antwoord:</u><br>Inwoners met een handicap hebben vaak beperkte alternatieven voor vervoer. Het college biedt maatwerk als dit nodig is. Tevens hebben wij hier aandacht voor in de periodieke evaluaties met de vervoerders.<br><br>Het collectief vervoer is anders dan het OV. In de Wmo wordt gekeken naar een aanvaardbare mate van participatie. In de praktijk betekent dat dat iemand kan volstaan met 1500 km per jaar, wat ook in jurisprudentie is bevestigd. Een abonnement is hiermee in strijd, omdat je daarmee dit maximum loslaat. Dat is niet wenselijk. De Wmo compenseert immers alleen wat noodzakelijk is, niet wat alleen wenselijk is. |
| 3. | Is het college bereid om, in het licht van gelijke behandeling en proportionaliteit, te overwegen een abonnementsvorm met een kilometerbudget in te voeren die gebruikers zekerheid biedt en beter aansluit bij het regime van het reguliere openbaar vervoer? Kan het college toelichten waarom dit eventueel al dan niet haalbaar is? |
| | <u>Antwoord:</u><br>De Wmo 2015 biedt uitdrukkelijk voor vervoer de mogelijkheid om af te wijken van het abonnementstarief. De wetgever heeft dus bedoeld aan gemeenten deze ruimte te geven. Gemeenten en dus ook de onze, maken daar gebruik van.<br><br>Een abonnementsvorm met kilometerbudget is niet mogelijk. Het is of een abonnement, maar dan onbeperkt gebruik. Of een kilometerbudget. Gemeenten kiezen altijd voor dat laatste.<br><br>Overigens heeft een abonnement ook een nadeel, namelijk voor diegenen die weinig gebruik maken van het collectief vervoer. Die gaan dan meer betalen dan zij gebruiken. Stel bijvoorbeeld dat iemand eens in de week een korte rit maakt. Dan zijn de kosten naar alle waarschijnlijkheid lager dan het |

| | |
|---|---|
| | abonnement. En juist dat is de reden geweest van de wetgever om bij vervoer van het abonnementstarief af te wijken.<br><br>Inwoners die in aanmerking voor de Wmo-taxipas krijgen standaard 1.500 kilometers toegekend. Als de individuele vervoersbehoefte groter is (dit wordt onderzocht) kunnen er meer kilometers worden toegekend. Er is een bepaald afrekensysteem met de taxibedrijven afgesproken in de aanbesteding en dit kent geen abonnement systeem. Dit is ook niet haalbaar. |
| 4. | Heeft het college een gegevensbeschermingseffectbeoordeling uitgevoerd conform artikel 35 AVG met betrekking tot de rittenregistratie (met inbegrip van het starttariefsysteem), en is de Functionaris voor Gegevensbescherming betrokken geweest zoals vereist in artikel 38 AVG? Is onderzocht of registratie uitsluitend van het totaal aantal kilometers (zonder gedetailleerde rit- en locatiegegevens) mogelijk is om het subsidiariteits- en dataminimalisatiebeginsel te respecteren? |
| | <u>Antwoord:</u><br>Ten tijde van de aanschaf van de applicatie voor het beheren en monitoren van doelgroepenvervoer in 2013 was de Algemene verordening gegevensbescherming (Avg) nog niet van toepassing. De Avg is in 2018 van kracht geworden. Verwerkingen van persoonsgegevens vielen destijds in 2013 onder de Wet bescherming Persoonsgegevens (Wbp). De Wbp kende nog geen artikel voor het uitvoeren van gegevensbeschermingseffectbeoordelingen (Data Protection Impact Assessments: DPIA's). Er is daarom destijds geen Gegevensbeschermingseffectbeoordeling uitgevoerd. Tevens was er nog geen Functionaris gegevensbescherming omdat ook die nog niet als verplichting werd voorgeschreven in de Wbp. Het contract met de leverancier is in 2017 vernieuwd en er zijn toen nieuwe afspraken gemaakt in het kader van beveiliging van de persoonsgegevens en verantwoordelijkheden over en weer met betrekking tot het verwerken van de persoonsgegevens in een bewerkersovereenkomst. |
| 5. | Hoe verhoudt de 25 kilometer-limitatie van het Wmo-taxivervoer zich tot de omvang van Súdwest-Fryslân? Heeft het college het advies van de Adviesraad Sociaal Domein van 28 april 2024 meegewogen waarin wordt aanbevolen deze limiet te herzien vanwege uitsluiting van voorzieningen? Is het college bereid deze limitatie op te heffen zodat mobiliteit binnen de gemeente gewaarborgd is? |
| | <u>Antwoord</u>:<br>Het Wmo-taxivervoer is bedoeld voor vervoer in de buurt van de woning. Wij hanteren een straal van 25 kilometer rondom de woning van de inwoner. Het vervoer over de weg van deur tot deur kan langer zijn (bijvoorbeeld 40 kilometer).<br><br>Daarnaast moet met de Wmo-taxi het dichtstbijzijnde ziekenhuis te bereiken zijn. Als dit ziekenhuis buiten de straal van 25 kilometer ligt wordt deze rit wel gereden.<br><br>In het land wordt veelal 15 kilometer gehanteerd als limiet. Omdat wij een grote gemeente zijn qua oppervlakte is gekozen voor 25 kilometer straal rondom de woning. Dit is ook in de aanbesteding met de taxibedrijven zo afgesproken en wordt op deze manier ook door de taxibedrijven gehanteerd.<br><br>Het is niet nodig om de omvang voor het collectieve vervoer van 25 km straal rondom de woning uit te breiden. Buiten deze 25 km straal rondom de woning (regio) kan een cliënt gebruik maken van Valys. Die biedt 750 km per jaar aan vervoer buiten de regio. Kan iemand in het geheel geen gebruik maken van het OV, ook niet met assistentie, dan kan het budget voor Valys worden uitgebreid. |
| 6. | Heeft het college de cumulatieve effecten van het starttarief, het kilometertarief, de 25 km-limitatie en het ontbreken van abonnementen geanalyseerd op vervoerskosten en mobiliteit van Wmo-taxigebruikers? Zo ja, deelt het college de conclusie dat dit tot structureel hogere kosten en beperkingen leidt voor mensen met een handicap? |
| | <u>Antwoord</u>:<br>Voor de individuele inwoner gaan inderdaad de kosten van de Wmo-taxi omhoog. Als dit tot onoverkomelijke financiële problemen gaat leiden, kijken wij naar een oplossing en bieden we maatwerk.<br><br>Voorgaande zal echter niet leiden tot beperkingen voor mensen met een handicap. De taxi is nog steeds bereikbaar voor deze mensen als ze aan de voorwaarden voldoen.<br><br>Het kilometertarief, de 25 km limitatie en de afwezigheid van abonnementen zijn al jaren gehanteerd binnen onze gemeente en vele andere gemeenten. Bij veel gemeenten zelfs met een limiet tot 15 km. |

| | |
|---|---|
| | Tot op heden heeft dat geen problemen opgeleverd, en is deze werkwijze ook door de CRvB geaccordeerd.<br><br>Enige wijziging nu is het starttarief. Vele andere gemeenten maken daar ook gebruik van. Zoals aangekondigd, evalueert het college na een jaar. En indien noodzakelijk bij een individuele cliënt, zoeken we eerder een maatwerkoplossing binnen de al binnen de Wmo aanwezige mogelijkheden. |
| 7. | Is het college er bekend mee dat bijv. een treinreis van Sneek naar Mantgum (met 40% korting) momenteel €2,21 kost, wat afgerond €0,14 ct./km betreft.<br>Waarom heeft het college bijv. niet gekozen voor een minimum eigen bijdrage per rit van €1,50 bij een 14 cent per km vergoeding? Kan het college bevestigen dat met dit subsidiaire voorstel korte ritten ontmoedigd worden en de doestelling met gelijkstellen met het OV wordt bereikt en evenredig blijft voor de vaak financieel kwetsbare personen?<br>(3:2 en 3:4 AWB)<br>Subsidiair; Hoe verhoudt het huidige beleid zich met het in vraag 1 gestelde juridisch kader en ontbreken van kortingsbundels? Bovendien hebben personen met korte taxi ritten nu nog steeds voordeel t.o.v. mensen met een OV kortingsabonnement bijv. 1km rit kost na 1 januari 2026 €1,24<br>Dezelfde enkele rit Mantgum, met taxi kost bij 16km €3,84 + €1,- starttarief.<br>Naar Leeuwarden Station (26 km) €6.24 + €1,- starttarief t.o.v. €3.38 met korting trein.<br><br>Extra toelichting: Met de trein, Sneek naar IJLST en Sneek Noord is<br>€1,62 met korting + €5.95 p/m daluren met NS Flex (maandelijks aan/uit te zetten). |
| | <u>Antwoord</u>:<br>Het college is ermee bekend wat treinreizen kosten.<br><br>Inwoners met een handicap kunnen het openbaar vervoer niet gebruiken. Daarom is juist het Wmo-taxivervoer in het leven geroepen. Het taxivervoer is ook van deur tot deur. En een rolstoel, scootmobiel of rollator of hulphond kan meegenomen worden. Dit laatste is in het openbaar vervoer niet altijd mogelijk.<br><br>De inwoners met een Wmo-taxipas kunnen reizen tussen 07.00 en 24.00 uur ‘s nachts. Tot een uur van tevoren kunnen rit worden geboekt. Hierbij maken wij geen onderscheid tussen daluren en piekuren.<br><br>Collectief vervoer en een treinreis hoeven ook niet gelijk in prijs te zijn. Het is een geheel andere vorm van vervoer. |
| 8. | Kan het college toelichten hoe de doelstelling dat het Wmo-vervoer net zo duur moet zijn als het openbaar vervoer zich verhoudt tot de feitelijke situatie waarin het Wmo-vervoer door het ontbreken van abonnementen en kortingen in de praktijk duurder is? Zijn hierbij ook minder ingrijpende alternatieven onderzocht? |
| | <u>Antwoord</u>:<br>Het college streeft ernaar dat de kosten van Wmo-vervoer vergelijkbaar zijn met die van het openbaar vervoer, maar erkent dat de huidige situatie, zonder abonnementen of kortingen, dit doel in de praktijk bemoeilijkt en soms duurder uitvalt.<br><br>Dit komt doordat de tariefstructuur van het Wmo-vervoer anders is opgezet dan die van het reguliere openbaar vervoer, waar abonnementen en kortingskaarten een integraal onderdeel zijn van het systeem. Er is in het verleden gekeken naar alternatieven, waaronder de mogelijkheid om kortingsregelingen te introduceren. De complexiteit van het implementeren hiervan binnen de huidige contracten met vervoerders en de administratieve lasten zijn redenen om dit niet door te voeren. Daarbij is het zo dan inwoners met een taxipas nu gratis iemand mee mogen nemen. Bij het openbaar vervoer is dat niet zo.<br><br>Het college heeft niet tot doelstelling dat het Wmo-vervoer net zo duur is als het OV. Het college wil het alleen meer vergelijkbaar houden. Alternatief was om de al bestaande kilometervergoeding te verhogen. Dat leidt echter niet tot een vermindering van de kortste ritten. Integendeel, juist de langere ritten worden dan onevenredig duurder. Die wil het college juist mogelijk houden. |
| 9. | Waarom is gekozen voor een overgangsperiode van drie maanden voor de vrijstelling van het starttarief voor bestaande pashouders, en is overwogen deze periode te verlengen? Welke criteria |

| | |
|---|---|
| | hanteert het college bij de evaluatie van deze maatregel, en is het college bereid externe deskundigen en belangenorganisaties te betrekken? |
| | <u>Antwoord</u>:<br>Voor een periode van 3 maanden is gekozen, omdat er een redelijke overgangstermijn voor onze inwoners moet zijn voordat een maatregel ingang kan vinden. Er is niet overwogen om deze periode te verlengen, omdat 3 maanden in de jurisprudentie een gebruikelijke overgangstermijn is. Inwoners hebben op deze wijze voldoende tijd om zich op deze wijziging voor te bereiden en eventueel andere mogelijkheden te overwegen.<br><br>De criteria bij de evaluatie moeten nog opgesteld worden. De Adviesraad Sociaal Domein zal hier bij betrokken worden. Criteria kunnen zijn:<br>- Wat is het gevolg van de invoer van het starttarief?<br>- Zien we inderdaad een vermindering van de korte ritten, zoals mede de verwachting was?<br>- Zijn er knelpunten geweest?<br>- Is het noodzakelijk geweest om individuele inwoners met maatwerk te compenseren voor de wijzigingen? |
| 10. | Is het college, gelet op de juridische risico's verbonden aan het besluit en de mogelijke schendingen van het VN-Verdrag handicap, de Wet gelijke behandeling (WGBH/CZ) en de AVG, bereid het besluit te heroverwegen en prioriteit te geven aan invoering van een abonnementsvorm met kilometerbudget vóór de inwerkingtreding op 1 januari 2026? |
| | <u>Antwoord:</u><br>Het college is hier niet toe bereid, omdat het invoeren van een abonnementstarief op dit moment niet de voorkeur heeft. Dit is ook aangegeven in de beantwoording van de vragen 2, 6, 7 en 8. Tevens wordt het VN-Verdrag handicap, de Wet gelijke behandeling (WGBH/CZ) en de AVG niet geschonden. Zo is dit ook toegelicht in de beantwoording van de vragen 1, 3 en 4. |