

Vergaderjaar 2008–2009

25 847

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten

Nr. 81

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 1 september 2009

In de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport¹ bestond er bij enkele fracties behoefte een aantal vragen en opmerkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over de brief van 19 mei 2009 inzake het vergelijkend onderzoek TX-keurmerk ten aanzien van Valys-vervoer (Kamerstuk 25 847, nr. 79).

De op 4 juni 2009 toegezonden vragen en opmerkingen zijn met de door de staatssecretaris bij brief van 1 september 2009 toegezonden antwoorden hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Smeets

Adjunct-griffier van de commissie,
Sjerp

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Kant (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Ferrier (CDA), ondervoorzitter, Joldersma (CDA), De Vries (CDA), Smeets (PvdA), voorzitter, Van Miltenburg (VVD), Schippers (VVD), Smilde (CDA), Timmer (PvdA), Koşer Kaya (D66), Willemse-van der Ploeg (CDA), Van der Veen (PvdA), Schermers (CDA), Van Gerven (SP), Wolbert (PvdA), Zijlstra (VVD), Ouwehand (PvdD), Agema (PVV), Leijten (SP), Bouwmeester (PvdA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Sap (GL) en De Roos-Consemulder (SP).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van Velzen (SP), Neppérus (VVD), Atsma (CDA), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Ormel (CDA), Van Dijken (PvdA), Verdonk (Verdonk), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Vietsch (CDA), Arib (PvdA), Van der Ham (D66), Uitslag (CDA), Gill'ard (PvdA), Omtzigt (CDA), Langkamp (SP), Vermeij (PvdA), De Krom (VVD), Thieme (PvdD), Bosma (PVV), Luijben (SP), Heerts (PvdA), Ortega-Martijn (CU), Halsema (GL) en De Wit (SP).

Inhoudsopgave

	blz.
I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
II. Reactie van de staatssecretaris	4

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief betreffende het vergelijkend onderzoek naar de kwaliteit van het TX-keurmerk. Twee jaar na de afsluiting van het Valys-contract tussen het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en Connexion heeft slechts 41% van de chauffeurs het diploma Sociale Vaardigheden en 32% het diploma Doelgroepenvervoer. In de brief schrijft de staatssecretaris dat Connexion op zo kort mogelijke termijn aan haar verplichtingen moet voldoen. Deze leden willen dat de staatssecretaris concrete afspraken maakt en vraagt een plan van aanpak waarin precies staat wanneer het totale bestand Valys-chauffeurs de opleidingen heeft afgerond. Daarnaast vragen zij om per direct examencapaciteit te reserveren bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) om de chauffeurs te kunnen examineren zodra zij de opleiding hebben afgerond.

Naast de diploma's dienen de chauffeurs de opleiding EHBO of levensreddend handelen te hebben afgerond en actuele kennis te hebben van de code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden. Genoemde leden vragen of alle Valys-chauffeurs aan deze eisen voldoen. In de huidige brief wordt daarover niets vermeld. Ook hier willen deze leden zo nodig concrete afspraken.

Uit het representatieve klanttevredenheidsonderzoek blijkt dat de pashouder de veiligheid een 9,3 en de bejegening door de chauffeurs een 8,8 geeft. Deze scores komen de leden van de CDA-fractie hoog over gezien de reacties die nog regelmatig binnenkomen. Op welke wijze is dit onderzoek verricht en wordt in de scores ook een factor van het totale landelijke klachtenpatroon versleuteld?

Vragen en opmerkingen van de PvdA-fractie

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief betreffende het vergelijkend onderzoek naar de kwaliteit van het TX-keurmerk. Ondanks een aantal voordelen zijn de opleidingseisen uit het TX-keurmerk niet gelijkwaardig aan de opleidingseisen die in het Valyscontract tussen VWS en Connexion zijn vastgelegd.

De uitkomst van het onderzoek bevestigt de zorgen en vermoedens van genoemde leden. Zij zijn benieuwd naar de eindtermen die opgesteld gaan worden om zodoende het kader en inhoud van de opleidingen beter te definiëren. Verder kunnen zij instemmen met de oplossingsrichting en de aangekondigde vervolgstappen.

De leden van de PvdA-fractie kunnen instemmen met het kwaliteitsonderzoek van het TX-keurmerk. Genoemde leden zijn echter wel benieuwd of het wellicht in de toekomst afschaffen van de chauffeurspas in het contractvervoer volgens de nieuwe taxivisie, dit alles in een ander licht zal plaatsvinden en zo ja, in hoeverre?

Tenslotte gaan genoemde leden ervan uit, omdat er een grote overeenkomst zou moeten zijn tussen de eisen van contractvervoer en Valys, dat er nauw overleg is geweest met het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Vragen en opmerkingen van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de uitkomsten van het vergelijkend onderzoek tussen het TX-keurmerk en de chauffeurseisen van Valys. Het verbaast deze leden niet dat het onderzoek uitwijst dat het TX-keurmerk niet hetzelfde is als de chauffeurseisen (CCV diploma's Sociale Vaardigheden en Doelgroepenvervoer). Waarom heeft de staatssecretaris Connexion nog een half jaar de tijd gegeven om hiermee te werken, aangezien zij op haar klompen kon aanvoelen dat het TX-keur-

merk niet gelijk zou zijn aan de vereisten in Valys? Dat er geen examens worden afgenomen bij het TX-keurmerk was toch bij het algemeen overleg begin van dit jaar al duidelijk? Waarom is daar zo'n lang onderzoek voor nodig geweest?

Deelt de staatssecretaris de mening dat een keurmerk pas werkt als het ook gecontroleerd wordt en als het er toe leidt dat taxi-ondernemingen hiermee een kwalitatief verschil kunnen maken? Hoe oordeelt u over het feit dat het TX-keurmerk is gewijzigd en daardoor de kwaliteitseisen voor onderaannemers van Connexxion niet meer voldeden? Wat zegt dit over Connexxion, toch één van de partijen die bij het keurmerk betrokken is? Is de staatssecretaris van mening dat Connexxion hier laakbaar heeft gehandeld?

Hoeveel onderaannemers heeft Connexxion en wat betaalt zij de onderaannemers aan ritprijzen? Hoeveel verdient Connexxion aan de onderaanneming? Wanneer krijgt de Kamer hierover openheid?

Wat heeft de staatssecretaris afgesproken met Connexxion over het voldoen van de chauffeurs aan de kwaliteitseisen die in het Valyscontract staan? Welke rol speelt het CBR hierin, wetende dat de administratie daar desastreus is? Zou het niet veel beter zijn als er wettelijke bepalingen komen over kwaliteitseisen voor doelgroepenvervoer? Is de staatssecretaris niet van mening dat met een wettelijke bepaling alle ruis kan worden opgelost?

Vragen en opmerkingen van de VVD-fractie

Met belangstelling hebben de leden van de VVD-fractie kennisgenomen van de brief betreffende het vergelijkend onderzoek TX-keurmerk ten aanzien van Valys-vervoer. Zij hebben hier nog wel enkele vragen en opmerkingen bij. De aangenomen motie Van Dijken/Willemse-van der Ploeg (25 847, nr. 73) verzocht de regering om de kosten van het onderzoek naar het TX-keurmerk in rekening te brengen bij vervoerder Connexxion. Dit is inmiddels gebeurd. In de brief wordt gesteld dat het TX-keurmerk niet minstens gelijkwaardig is aan het Valyscontract tussen VWS en Connexxion. Dit houdt in dat kleine aanbieders niet de mogelijkheid hebben om mee te dingen naar eenzelfde niveau van erkende kwaliteit als Connexxion. Deelt de staatssecretaris de mening dat dit leidt tot oneerlijke concurrentie, omdat zij zo gedwongen worden zich aan te sluiten bij Connexxion?

De staatssecretaris heeft in een afspraak met Connexxion vastgelegd dat zij op een zo kort mogelijke termijn volledig moeten voldoen aan de contractsbepalingen. Dit is echter afhankelijk van het CBR die de examens van de diploma's dient af te nemen. Is de staatssecretaris bekend met de misstanden bij het CBR die ook tot gevolg hadden dat het CBR onder toezicht van de minister van Verkeer en Waterstaat is geplaatst? Acht de staatssecretaris het CBR wel volledig in staat om de verantwoordelijkheid voor het afnemen van de examens voor het diploma Sociale Vaardigheden en het diploma Doelgroepenvervoer?

De staatssecretaris geeft in haar brief aan dat zij aan het einde van 2009 zal controleren of alle Valys-chauffeurs over de juiste diploma's beschikken, en indien dit niet het geval is maatregelen zal treffen. Echter, er ligt een motie die nu vraagt om passende maatregelen als chauffeurs niet over de juiste diploma's beschikken. Ziet de staatssecretaris net als de leden van de VVD-fractie de noodzaak om dit onafhankelijke onderzoek niet uit te stellen tot het einde van dit jaar? Is de staatssecretaris bereid om, in de lijn met de wens van de Kamer, het bonus-malus instrument in te zetten?

II. Reactie van de staatssecretaris

Het bovenregionaal vervoer van gehandicapten («Valys-vervoer») wordt gebruikt door een kwetsbare doelgroep. Ik vind het dan ook van zeer groot belang dat dit vervoer wordt uitgevoerd door capabele en gediplomeerde chauffeurs. Om dit te bewerkstelligen heb ik in het Valyscontract diverse eisen aan de chauffeurs gesteld. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld heeft Connexxion deze eisen ingevuld door het TX-keurmerk, het landelijk kwaliteitskeurmerk voor de taxisector, voor vervoerders verplicht te stellen. In het TX-keurmerk hebben zich wijzigingen voorgedaan. Omdat ik geen dubbele eisen wilde opleggen en niet op voorhand duidelijk was of dit TX-keurmerk niet minstens gelijkwaardig was aan de diploma-eisen die gesteld zijn in het Valyscontract, heb ik hier onderzoek naar laten doen. Dit onderzoek is, zoals met u gewisseld, door Connexxion betaald.

Uit het vergelijkend onderzoek kwam naar voren dat het TX-keurmerk zowel een aantal voordelen als een aantal nadelen kent ten opzichte van de chauffeurseisen die in het Valyscontract gesteld zijn. Het was dan ook niet, zoals de leden van de SP-fractie stellen, direct overduidelijk dat het TX-keurmerk niet gelijkwaardig was. Uiteindelijk hebben de onderzoekers, na grondig onderzoek, geconcludeerd dat het TX-keurmerk niet minstens gelijkwaardig is. Dit komt vooral doordat het TX-keurmerk meer vrijheid geeft aan vervoerders. Dit wil niet zeggen dat chauffeurs van een TX-keurmerk gecertificeerde vervoerder niet goed zouden zijn opgeleid, maar wel dat de garanties ten aanzien van goed opgeleide chauffeurs minder groot zijn. Ik vind een dergelijke garantie uiteindelijk van grotere waarde dan de voordelen die het TX-keurmerk biedt, zoals de jaarlijks verplichte actualisatie van de kennis.

Dat Connexxion zich niet aan de letter van het Valys-contract bleek te houden, is een ernstige zaak. Naar aanleiding van het onderzoek heb ik derhalve besloten om vast te houden aan de chauffeurseisen zoals deze zijn opgenomen in het Valyscontract en heb ik Connexxion gevraagd om een plan van aanpak op te stellen. Dat plan is inmiddels opgesteld. Dit plan van aanpak bevat, zoals de leden van de CDA- en SP-fractie vragen, concrete afspraken over de fasering waarin en het moment waarop het totale bestand van Valys-chauffeurs de opleidingen moet hebben afgerond. Afgesproken is dat uiterlijk 30 september a.s. alle Valys-chauffeurs over de vereiste diploma's dienen te beschikken. Vanzelfsprekend zullen in de tussentijd zoveel mogelijk juist gediplomeerde chauffeurs worden ingezet bij het Valysvervoer. Dit ambitieuze tijdspad betekent wel dat enkele duizenden chauffeurs gedurende een korte periode examens dienen af te leggen. Het moge duidelijk zijn dat medewerking van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) dat de examens afneemt in deze onontbeerlijk is. Daarom zijn er direct nadat de resultaten van het onderzoek bekend waren afspraken met het CBR gemaakt en is – conform het verzoek van de leden van de CDA-fractie – examencapaciteit gereserveerd. Hierbij wil ik (in het bijzonder richting de leden van de fracties van de SP en VVD) aangeven dat ik er vertrouwen in heb dat het CBR in staat is om dit proces goed te laten verlopen. Mocht de planning toch uit de pas gaan lopen, dan zal ik uiteraard alles doen wat binnen mijn mogelijkheden ligt om tijdig bij te sturen, waarbij de consequenties voor het vervoer niet uit het oog verloren mogen worden. De gebruiker is immers ook gebaat bij de continuïteit van het vervoer. Inmiddels is duidelijk dat de eerste fase conform planning is verlopen en dat in de tweede fase een aantal onderaannemers achter loopt op de afgesproken planning. Connexxion heeft maatregelen genomen om deze achterstand in te lopen.

In het plan van aanpak zijn verder afspraken gemaakt over de wijze van toezicht/controlé. Zo worden door Connexxion o.a. rittenstaten gecontro-

leerd en vinden mystery guest onderzoeken plaats. Zoals gezegd dienen uiterlijk 30 september a.s. alle Valys-chauffeurs juist gediplomeerd te zijn. Indien onderaannemers hier niet aan voldoen, worden ze door Connexion in gebreke gesteld en krijgen ze nog een maand de tijd om dit te herstellen, voordat tot ontbinding van het contract met deze onderaannemer kan worden overgegaan.

Om na te gaan of alle chauffeurs die voor Valys rijden juist gediplomeerd zijn, heb ik reeds aangekondigd om dit onafhankelijk en steekproefsgewijs te controleren. Richting de leden van de CDA-fractie kan ik melden dat onderwerp van dit onderzoek alle in het Valys-contract verplichte chauffeurseisen zijn en dat dus ook meegenomen zal worden of chauffeurs de opleiding EHBO of levensreddend handelen (inclusief jaarlijkse herhalingscursus) hebben gevolgd en beschikken over actuele kennis van de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittende. Deze laatste twee eisen worden overigens ook door het TX-keurmerk verplicht gesteld en alle Valys-chauffeurs zouden dus in principe moeten voldoen aan deze twee eisen. Uw Kamer zal vanzelfsprekend over de uitkomsten van dit onafhankelijke onderzoek worden geïnformeerd.

Ik ga op onderstaande vragen vanuit de fracties puntsgewijs in.

CDA-fractie

Vraag:

Uit het representatieve klanttevredenheidsonderzoek blijkt dat de pashouder de veiligheid een 9,3 en de bejegening door de chauffeurs een 8,8 geeft. Deze scores komen de leden van de CDA-fractie hoog over gezien de reacties die nog regelmatig binnenkomen. Op welke wijze is dit onderzoek verricht en wordt in de scores ook een factor van het totale landelijke klachtenpatroon versleuteld?

Antwoord:

Sinds 2004 wordt de klanttevredenheid van Valyspashouders steekproefsgewijs door middel van een representatief onderzoek gemeten door een onafhankelijk bureau. Het onderzoek wordt telefonisch uitgevoerd en een deel van de in totaal circa 30 vragen heeft betrekking op veiligheid en bejegening door chauffeurs. Respondenten geven op een 5-puntsschaal aan in hoeverre zij tevreden zijn over een bepaald aspect van het Valysvervoer. Deze tevredenheid wordt vervolgens omgerekend naar een cijfer tussen de nul en de tien.

Bij de bepaling van de scores van het representatieve klanttevredenheidsonderzoek wordt geen factor van het totale landelijke klachtenpatroon meegenomen. Wel is het aantal klachten over aspecten van het Valysvervoer van invloed op de jaarlijkse bonus-malus.

PvdA-fractie

Vraag:

De uitkomst van het onderzoek bevestigt de zorgen en vermoedens van genoemde leden. Zij zijn benieuwd naar de eindtermen die opgesteld gaan worden om zodoende het kader en inhoud van de opleidingen beter te definiëren.

Antwoord:

Er zijn op dit moment geen concrete ontwikkelingen te melden inzake de inspanningen van TX-keur om eindtermen op te stellen en om daarmee het kader en de inhoud van de opleidingen beter te definiëren.

Vraag:

De leden van de PvdA-fractie kunnen instemmen met het kwaliteitsonderzoek van het TX-keurmerk. Genoemde leden zijn echter wel benieuwd of het wellicht in de toekomst afschaffen van de chauffeurspas in het contractvervoer volgens de nieuwe taxivisie, dit alles in een ander licht zal plaatsvinden en zo ja, in hoeverre? Tenslotte gaan genoemde leden ervan uit, omdat er een grote overeenkomst zou moeten zijn tussen de eisen van contractvervoer en Valys, dat er nauw overleg is geweest met het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Antwoord:

Over contractvervoer is vanzelfsprekend veelvuldig overleg met verschillende ministeries, waaronder het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het uitgevoerde onderzoek is heel specifiek gekeken of de opleidingseisen die het TX-keurmerk stelt ten minste gelijkwaardig zijn aan de opleidingseisen die in het Valyscontract gesteld zijn. Het onderzoek was er dus niet op gericht om te onderzoeken of het TX-keurmerk een meerwaarde zou hebben voor het contractvervoer in den brede.

Voor wat betreft het afschaffen van de chauffeurspas kan ik melden dat daar op dit moment, noch in het contractvervoer noch in het straattaxivervoer, sprake van is. In het kader van de uitwerking van de nieuwe taxivisie is mijn collega van Verkeer en Waterstaat met sociale partners in de taxibranche en consumentenorganisaties van mening dat werkgevers belang hebben bij (en medeverantwoordelijk zijn voor) goed opgeleide werknemers. Dit kan, zoals mijn collega van Verkeer en Waterstaat in haar brief over de uitwerking taxivisie (TK 2008–2009, 31 521, nr. 23) aangeeft, concreet vorm krijgen door taxichauffeurs in dienstverband (onder de werking van de CAO) vrij te stellen van het nu wettelijk vereiste rijksgetuigschrift vakbekwaamheid; een van de huidige eisen om in het bezit te komen van een chauffeurspas waarmee taxivervoer mag worden verricht. Mijn collega van Verkeer en Waterstaat stelt hieraan wel harde randvoorwaarden. Zo moet de CAO een stevige opleidingsparagraaf bevatten, met heldere opleidingseisen die gelijkwaardig zijn aan relevante onderdelen van het rijksgetuigschrift. Ook zal het Sociaal Fonds Taxi (SFT) systematisch moeten controleren of aan de opleidingsparagraaf in de CAO wordt voldaan.

SP-fractie

Vraag:

Deelt de staatssecretaris de mening dat een keurmerk pas werkt als het ook gecontroleerd wordt en als het er toe leidt dat taxi-ondernemingen hiermee een kwalitatief verschil kunnen maken?

Antwoord:

Een keurmerk biedt taxi-ondernemingen de mogelijkheid om richting klant c.q. opdrachtgever een positief signaal af te geven over de mate van kwaliteit die de taxi-onderneming biedt. Vanzelfsprekend werkt een dergelijk signaal alleen als er duidelijke kwaliteitseisen gesteld zijn om voor een

keurmerk in aanmerking te komen, en deze eisen ook op enigerlei wijze gecontroleerd worden.

Vraag:

Hoe oordeelt u over het feit dat het TX-keurmerk is gewijzigd en daardoor de kwaliteitseisen voor onderaannemers van Connexxion niet meer voldeden? Wat zegt dit over Connexxion, toch één van de partijen die bij het keurmerk betrokken is? Is de staatssecretaris van mening dat Connexxion hier laakbaar heeft gehandeld?

Antwoord:

Het TX-keurmerk is het landelijke keurmerk voor de taxisector. De lijst met voorschriften wordt bepaald door een Centraal college van deskundigen waarin gebruikers, opdrachtgevers, vervoerders, werkgevers en werknemers zitting hebben. Eventuele wijzigingen in de voorschriften van dit keurmerk worden dus in principe breed gedragen. Dit laat onverlet dat ik afspraken met Connexxion heb gemaakt over de eisen waaraan Valys-chauffeurs dienen te voldoen. Ik vind het dan ook, zoals al eerder aan uw Kamer gemeld (TK 2008–2009, 25 847, nr. 70), ernstig dat Connexxion niet gemeld heeft dat niet alle Valys-chauffeurs beschikken over de juiste diploma's.

Vraag:

Hoeveel onderaannemers heeft Connexxion en wat betaalt zij de onderaannemers aan ritprijzen? Hoeveel verdient Connexxion aan de onderaannemerbesteding? Wanneer krijgt de Kamer hierover openheid?

Antwoord:

In mijn brief over de vaststelling van de hoogte van de persoonlijk kilometer budgetten in 2009 (TK 2008–2009, 25 847, nr. 75) heb ik reeds informatie over onderaannemers verstrekt en tevens aangegeven geen zicht te hebben op de winstmarge of ritprijzen die Connexxion ten opzichte van haar onderaannemers hanteert. Het betreft hier namelijk concurrentiegevoelige informatie. Op dit moment zijn er circa 75 onderaannemers die ritten voor Valys uitvoeren. Deze onderaannemers zijn noodzakelijk om een landelijk dekkend netwerk van Valysvervoer te kunnen bieden.

Vraag:

Zou het niet veel beter zijn als er wettelijke bepalingen komen over kwaliteitseisen voor doelgroepenvervoer? Is de staatssecretaris niet van mening dat met een wettelijke bepaling alle ruis kan worden opgelost?

Antwoord:

Er zijn voldoende wettelijke waarborgen voor kwalitatief goed doelgroepenvervoer. Voor het overige is het een zaak voor opdrachtgevers zoals decentrale overheden, zorgverzekeraars en AWBZ-instelling om te zorgen voor kwalitatief goed vervoer. Zij kunnen – doordat zij bijvoorbeeld rekening kunnen houden met regionale/specifieke omstandigheden – vaak beter inschatten welke kwaliteitseisen gesteld moeten worden. Om hen bij het aanbestedingsproces te faciliteren worden op dit moment handboeken aanbesteden contractvervoer opgesteld. Deze handboeken bieden opdrachtgevers handvatten om het vervoer verder te verbeteren.

VVD-fractie

Vraag:

In de brief wordt gesteld dat het TX-keurmerk niet minstens gelijkwaardig is aan het Valyscontract tussen VWS en Connexxion. Dit houdt in dat kleine aanbieders niet de mogelijkheid hebben om mee te dingen naar eenzelfde niveau van erkende kwaliteit als Connexxion. Deelt de staatssecretaris de mening dat dit leidt tot oneerlijke concurrentie, omdat zij zo gedwongen worden zich aan te sluiten bij Connexxion?

Antwoord:

Het Valyscontract is aanbesteed op basis van een openbare aanbesteding. Bij een dergelijke aanbesteding kan iedere aanbieder – ook in combinatie met andere aanbieders – inschrijven op de opdracht, als hij – of de combinatie – aan de voorwaarden voldoet. Ook kleinere aanbieders kunnen zo meedoen. De opdracht wordt gegund aan de aanbieder(s) die de beste aanbieding heeft/hebben gedaan. Op deze wijze wordt monopolisering juist tegengegaan.

Vraag:

De staatssecretaris geeft in haar brief aan dat zij aan het einde van 2009 zal controleren of alle Valys-chauffeurs over de juiste diploma's beschikken, en indien dit niet het geval is maatregelen zal treffen. Echter, er ligt een motie die nu vraagt om passende maatregelen als chauffeurs niet over de juiste diploma's beschikken. Ziet de staatssecretaris net als de leden van de VVD-fractie de noodzaak om dit onafhankelijke onderzoek niet uit te stellen tot het einde van dit jaar? Is de staatssecretaris bereid om, in de lijn met de wens van de Kamer, het bonus-malus instrument in te zetten?

Antwoord:

Het tijdpad dat is afgesproken is ambitieus en zal het uiterste vergen van Connexxion en haar onderaannemers, de chauffeurs en het CBR. Het is derhalve niet mogelijk om eerder dan eind september a.s. alle Valys-chauffeurs volledig gediplomeerd te krijgen. Een onafhankelijk onderzoek om vast te stellen of hieraan is voldaan zal zo spoedig mogelijk hierna worden gestart. Indien Connexxion de gemaakte afspraken niet nakomt, zal ik passende maatregelen treffen waartoe ik blijkens het contract gerechtigd ben.