

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1336

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Uber opnieuw in opspraak: «Het is wachten op de volgende dode»»* (ingezonden 10 december 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 29 januari 2019).

Vraag 1

Kent u het artikel «Uber opnieuw in opspraak: «Het is wachten op de volgende dode»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3

Deelt u de mening dat ieder verkeersslachtoffer er een te veel is? Hoe beoordeelt u dat er opnieuw een verkeersslachtoffer is gevallen waarbij een Uberchauffeur betrokken is?

Hoe verhoudt dit zich met uw inzet om het aantal verkeersslachtoffers te laten dalen, zeker nadat uit Amerikaans onderzoek is gebleken dat het aantal dodelijke ongevallen voor het eerst sinds decennia is toegenomen sinds Uber en Lyft hun intrede hebben gedaan?

Antwoord 2, 3

Ja, ieder verkeersslachtoffer is er een teveel. Onze inzet is het aantal verkeersslachtoffers te laten dalen, daarvoor heeft de Minister nu een nieuw Strategisch plan verkeersveiligheid uitgebracht. Het gaat daarbij om een brede aanpak, omdat ongevallen meestal meerdere oorzaken hebben. Ten aanzien van de recente ongevallen kunnen nog geen conclusies worden getrokken. Er vindt momenteel een strafrechtelijk onderzoek plaats naar het ongeluk. Op de uitkomsten daarvan kunnen wij niet vooruitlopen.

¹ Het Parool, 5 december 2018, Uber opnieuw in opspraak: «Het is wachten op de volgende dode» (<https://www.parool.nl/amsterdam/uber-opnieuw-in-opspraak-het-is-wachten-op-de-volgende-dode~a4611019/>)

Vraag 4, 5

Vindt u het niet zeer kwalijk dat Uber zijn verantwoordelijkheid voor een ongeluk opnieuw onmiddellijk afschuift? Deelt u de mening dat Uber wél verantwoordelijk is voor zijn chauffeurs en ervoor moet zorgen dat zijn chauffeurs zich aan de Nederlandse regels moet houden, zoals die voor rij- en rusttijden?

Hoe staat met de eerder aangenomen motie-Van Dijk/Laçin om met Uber in gesprek te gaan over de rij- en rusttijden?² Wat vindt u ervan dat Uberchauffeurs aangeven dat Uber hen onder druk zet om zo lang mogelijk door te rijden? Bent u nu, na opnieuw een ongeluk, bereid om Uber aan te spreken op zijn verantwoordelijkheden?

Antwoord 4, 5

Op de uitkomsten van het strafrechtelijke onderzoek naar het ongeluk kan ik niet vooruitlopen. In algemene zin vind ik het wenselijk dat Uber – los van eventuele juridische verantwoordelijkheid daarvoor – een maatschappelijke verantwoordelijkheid neemt voor de naleving van de in Nederland geldende normen. De maatregelen die Uber op 21 januari 2019 heeft ingevoerd ten aanzien van minimumleeftijd en rijervaring zie ik als een goede eerste stap. Ter uitvoering van de motie-Gijs van Dijk/Laçin is met Uber gesproken. Uber heeft nadat het gesprek heeft plaatsgevonden de app voor chauffeurs zodanig aangepast dat nadat een chauffeur in totaal twaalf uur heeft gereden de app tien uur *offline* gaat. We achten dit een betekenisvolle aanvulling op de registratie van en handhaving op de arbeids- en rusttijden die plaatsvindt met de boordcomputer taxi en door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Binnen de beperkingen die de arbeids- en rusttijdenregelgeving daaraan stelt, is het aan taxi-ondernemers en -chauffeurs om werktijden te bepalen. Ook heeft Uber aangegeven te werken aan de toepassing van spraaktechnologie om de app te handsfree te bedienen. De Minister en ik hebben Uber verzocht om het convenant «Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer» te tekenen en concrete toezeggingen te doen over een veilige manier van gebruik van online systemen.

Vraag 6

Gaat u de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vragen om extra te handhaven op Ubertaxi's vanwege het gevaar voor de verkeersveiligheid? Bent u bereid om extra maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat het aantal ongelukken met Ubertaxi's af zal nemen?

Antwoord 6

Handhaving ten behoeve van de verkeersveiligheid is in belangrijke mate een taak voor de politie. We vinden het van belang dat alle verkeersdeelnemers zich veilig in het verkeer begeven. We willen eerst inzicht hebben in de oorzaken, om ook stappen te kunnen nemen die echt iets oplossen. De ILT heeft een brede risicoanalyse uitgevoerd om de middelen in te kunnen zetten op de taken met de grootste maatschappelijke risico's. Op basis daarvan start de ILT in 2019 een toezichtprogramma «taxivervoer».

Vraag 7

Deelt u de mening dat doordat gemeente Amsterdam geen maatregelen kan nemen om het aantal taxichauffeurs te beperken Uberchauffeurs genoodzaakt zijn om veel te lange dagen te maken om nog iets te kunnen verdienen? Gaat u gemeenten, als zij dit wensen, de mogelijkheid geven om het aantal taxi's te kunnen inperken in hun gemeenten?

Antwoord 7

Zoals ik aan uw Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 31 521, nr. 105) heb aangekondigd, ga ik samen met gemeenten onderzoeken wat de meest effectieve mix van bevoegdheden en instrumenten (van Rijk en gemeenten) is om integraal problemen aan te pakken die met het taxivervoer verband houden. Daarbij zullen de mogelijkheden om volumebeleid te voeren als mogelijke oplossingsrichting worden betrokken. Daarnaast kijken we naar

² Motie van de leden Gijs van Dijk en Laçin (beiden SP) over tegengaan van fraude bij taxivervoer door Uber, Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, Kamerstuk 35 000 XII, nr. 50

voorbeelden in het buitenland. Begin februari heb ik bovendien een gesprek met wethouder Dijksma over de specifieke situatie op de Amsterdamse taximarkt.