

Vergaderjaar 2005–2006

30 321

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met transparante tarieven voor taxivervoer

Nr. 11

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 april 2006

Conform de toezegging die ik aan uw kamer heb gedaan tijdens het plenaire debat van donderdag 6 april met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over het wetsvoorstel Transparante tarieven voor het taxivervoer, wil ik u met deze brief informeren over het beoogde invoeringstraject van het wetsvoorstel en de toezichtactiviteiten door de Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2006 en 2007.

Beoogde invoeringstraject

Tijdens het plenaire debat heb ik aangegeven dat mijn streven is om de nieuwe transparante tariefstructuur uiterlijk per 1 januari 2007 in te voeren, in die zin dat de nieuwe tariefstructuur dan ook daadwerkelijk toegepast wordt. Omdat ik de branche vanzelfsprekend voldoende tijd wil geven om tijdig de nieuwe tariefstructuur op een adequate en verantwoorde wijze in de bedrijfsvoering (administratie, taxameteraanpassing etc.) door te voeren en de communicatie naar de klant goed voor te bereiden, zet ik alles op alles om de regelgeving zo spoedig mogelijk af te ronden.

In het plenaire debat heb ik aangegeven dat de concept-ministeriële regeling, zoals te doen gebruikelijk, formeel voor advies aan het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) wordt voorgelegd. In het OPV nemen vertegenwoordigers van de taxibranche (KNV Taxi) en consumentenorganisaties (onder meer ANWB, Consumentenbond, ROVER) zitting. Voorts heb ik uw Kamer toegezegd om de concept-ministeriële regeling aan uw Kamer ter informatie toe te zenden.

Om de eerder genoemde datum van 1 januari 2007 voor volledige invoering van de nieuwe tariefstructuur daadwerkelijk te kunnen realiseren, acht ik het noodzakelijk dat de daarvoor benodigde regelgeving uiterlijk in de zomer van 2006 kan worden afgerond en gepubliceerd. Uiterlijk in mei 2006 wil ik het concept van de ministeriële regeling, inclusief het advies van het OPV, afgerond hebben en het direct daarna aan uw Kamer sturen.

Al vorig jaar gaf uw Kamer aan bij de behandeling van het wetsvoorstel de nodige voortvarendheid te willen betrachten.

Tot slot: na het plenaire debat van 6 april jongstleden kom ik tot de conclusie dat de hiervoor aangegeven en met uw Kamer overeengekomen vervolgstappen – gelet op de wijze waarop het wetsvoorstel is geformuleerd – geen beletsel hoeven te vormen voor een spoedige stemming in uw Kamer.

Handhaving op de taxi's

Voor het overzicht van de huidige en geplande handhavingsactiviteiten op het taxivervoer refereer ik aan de Rijksbegroting 2006, de vertaling hiervan in de interne planning van de Inspectie voor 2006, en zal ik kort ingaan op de plannen voor 2007. Vooralsnog is de behoefte aan een verhoogde toezichtdruk, onder andere uit de afspraken met de G4, door de bestaande organisatie opgevangen.

Rijksbegroting 2006

In de Rijksbegroting 2006 is het beleidsdoel voor taxivervoer als volgt geformuleerd:

Stimuleren marktwerking taxi, door:

- 1) verbeteren positie en keuzemogelijkheden voor de klant, en
- 2) borgen van een basiskwaliteit.

De Inspectie vult dit programma enerzijds in door ondernemersvergunningen en chauffeurspassen af te geven, en door met tussentijds onderzoek te toetsen of de betreffende ondernemers en chauffeurs nog aan de afgifte-eisen voldoen. Anderzijds houdt de Inspectie in bedrijven en op straat toezicht op naleving van de wet- en regelgeving. De voor de toezichtdruk relevante productie-aantallen staan in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1: Planning Inspectie uit Rijksbegroting 2006

Inspectie-activiteit	Aantal in 2006
Tussentijdse toetsen ondernemersvergunning	2 100
Bedrijfscontroles, bedrijfsonderzoeken	625
Wegcontroles	4 000

Interne planning Inspectie 2006

Met het afsluiten van het convenant G4 heeft de Inspectie een aantal wijzigingen moeten doorvoeren ten aanzien van de oorspronkelijke planning uit de Rijksbegroting 2006. Door minder bedrijfsinspecties te plannen en door bepaalde wegcontroles rond enkele thema's op te bouwen is het mogelijk gemaakt een veel groter aantal inspecties uit te voeren met een geringe verhoging van het aantal inspecteurs¹. Inzet bij de thema-acties is zoveel mogelijk verschillende chauffeurs te controleren en daarmee een zo groot mogelijke toezichtdruk te creëren. De inspecteurs worden relatief meer ingezet in de risicovolle regio's/steden en er wordt met zogenaamde vliegende brigades gewerkt (korte controles op verschillende locaties en tijdstippen, zowel opvallend als onopvallend).

¹ N.B.: het aantal te controleren items bij een reguliere wegcontrole ligt hoger dan bij een thema-actie. Hierdoor duurt een reguliere wegcontrole langer dan een themacontrole.

Tabel 2: Interne planning Inspectie 2006

Inspectie-activiteit	Aantal in 2006
Tussentijdse toetsen ondernemersvergunning	2 100
Bedrijfscontroles, bedrijfsonderzoeken	238
Wegcontroles	7 390
Wegcontroles regulier	1 000
Thema-acties G4	5 600
Thema-acties overig (rolstoelvervoer, zichtwaarnemingen, etc.)	790

Het accent van de handhavingacties ligt nu meer op de chauffeur dan – zoals in het verleden – op de ondernemer. De klant komt immers direct in aanraking met de chauffeur. Dit verklaart ook de wijziging van het aantal oorspronkelijk geraamde bedrijfscontroles/bedrijfsbezoeken van 625 (uit Rijksbegroting 2006) naar 238 (uit Interne planning Inspectie 2006). De eerste resultaten van de thema-acties van begin dit jaar, die met name gericht waren op de chauffeurspas en het chauffeursexamen, wijzen op een nalevingpercentage op deze items van boven de 95%.

Uit de AD-taxitest blijkt dat taxichauffeurs met name slecht scoren door grove verkeersovertredingen en onbehoorlijk gedrag. Met de politiediensten van de G4 zijn samenwerkingsovereenkomsten gesloten, zodat er nu door de politie ook meer wordt gecontroleerd (er zijn door de politie al meer dan 1000 wegcontroles uitgevoerd). Opmerkelijk is dat het aantal geconstateerde verkeersovertredingen van taxi's in Amsterdam – primair de verantwoordelijkheid van de politie – in de eerste maanden drastisch gedaald is ten opzichte van voorgaande jaren.

De politie en de Inspectie zullen een aantal «mystery guest» onderzoeken uitvoeren in Amsterdam, waarbij de betreffende chauffeur aan het einde van de taxirit direct beboet kan worden. Het OM heeft zeer recentelijk toestemming gegeven voor dit type onderzoek (deze toestemming is noodzakelijk, omdat er sprake van uitlokking zou kunnen zijn). Ook in andere plaatsen zal na toestemming van het Openbaar Ministerie een aanvang worden gemaakt met dit type onderzoek.

De gemeenten zijn voornemens op te treden tegen het weigeren van korte ritten.

In 2006 zal door mijn Inspectie een aantal betrouwbaarheidsonderzoeken uitgevoerd worden op basis van de wet Bevordering Integriteitsbeslissingen Openbaar Bestuur (Bibob). De Inspectie wil in 2006 de toezichtdruk verder verhogen door het inzetten van camera's en uitvoeren van zichtwaarnemingen.

Plan 2007

Uit de intensievere samenwerking met collega inspectiediensten blijkt dat de effectiviteit van de totale handhavinginspanningen vergroot wordt en als zodanig een kwaliteitsimpuls geeft aan het taxivervoer.

In 2007 ben ik van plan het werken via thema-acties voort te zetten. In 2006 zal via naleefmeting en risicoanalyse bepaald worden waar de accenten in het toezicht komen te liggen. Ik houd er rekening mee dat in 2007 het thema «tarieven» extra veel aandacht zal moeten krijgen. Groot voordeel van een meer transparante tariefstructuur is dat de klant zelf als belangrijke «toezichthouder» zal kunnen optreden.

Ik hoop met het bovenstaande te hebben verduidelijkt dat met «slimmer» toezicht, onder andere verdergaande samenwerking met collega

inspectiediensten en verdergaande digitalisering van het toezicht, mijn Inspectie ook in de toekomst verwacht de toezichtdruk hoog en effectief te houden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs