

Vergaderjaar 2018–2019

31 521

Taxibeleid

Nr. 106

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 maart 2019

Met deze brief wil ik u informeren over een aantal ontwikkelingen op de taximarkt en de maatregelen die ik naar aanleiding daarvan heb genomen. Tevens informeer ik u over de resultaten van de éénmeting van de Boordcomputer (BCT).

Ongevallen

De afgelopen maanden hebben we te maken gehad met een aantal ernstige ongevallen met taxivoertuigen waarbij bijvoorbeeld in Amsterdam in totaal vier doden te betreuren zijn. Zoals ook blijkt uit de petitie die na een demonstratie op het Malieveld op 19 februari jl. aan uw Kamer is aangeboden, is de branche sterk betrokken. Ik begrijp de roep om maatregelen. Om de problemen effectief aan te pakken is scherp inzicht in de onderliggende oorzaken cruciaal. Daarvoor moet ik in de eerste plaats de onderzoeken van het Openbaar Ministerie afwachten naar de toedracht van de ongevallen. Die zijn op dit moment nog gaande. Daarna kom ik met eventuele aanpassingen in landelijk beleid. In afwachting hiervan heb ik wel een aantal andere stappen gezet.

Ik heb de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) opdracht gegeven om ongevallen met taxi's nader te analyseren. Het onderzoek spitst zich in de eerste plaats toe op het aantal door de politie geregistreerde (ernstige) ongevallen, de betrokkenheid van de taxi's bij deze ongevallen, de leeftijd van de betrokken bestuurders en de locatie van het ongeval. Nadat de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn, zal ik uw Kamer daarover informeren. Naar verwachting zijn de resultaten er voor de zomer.

Hiernaast heb ik met de wethouder van Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam afgesproken samen te werken in de Taskforce met Uber om te werken aan maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De Taskforce is op 28 februari van start gegaan en beoogt

voor de zomer een «social charter» presenteren waarin concrete en controleerbare afspraken worden gemaakt over onder andere veiligheid en transparantie.

Mede ter uitvoering van de motie van de leden Gijs van Dijk en Laçin (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 50) heb ik met Uber gesproken over arbeids- en rusttijden. 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.

Ook heb ik met Uber gesproken over een systeem van gezichtsverificatie in de app voor chauffeurs, om handel in accounts te voorkomen, en daarmee het risico op taxivervoer door ondernemers en chauffeurs die niet aan de wettelijke vereisten voldoen. Uber heeft bovendien met de ILT afspraken gemaakt over het delen van feitelijke informatie, om verkeerd gebruik van de app te voorkomen.

Zoals ik uw Kamer in antwoord op schriftelijke vragen van het lid Gijs van Dijk (PvdA) heb laten weten (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 1759), zie ik de maatregelen die Uber heeft genomen om de minimumleeftijd van de aangesloten chauffeurs te verhogen naar 21 jaar en samen met Veilig Verkeer Nederland een verkeersveiligheidsstraining te verplichten voor chauffeurs onder de 25 jaar als een goede eerste stap. Daarnaast heb ik Uber gevraagd om deel te nemen aan het convenant «Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer». Uber gaat daarover met lenW in gesprek.

Gelijk speelveld

Zowel de sector als uw Kamer heeft vragen gesteld over een vermeend ongelijk speelveld op de taximarkt. Ik wil benadrukken dat er geen sprake is van ongelijke regelgeving en daarmee evenmin van oneerlijke concurrentie. Alle taxichauffeurs en -ondernemers moeten namelijk aan dezelfde landelijke eisen voldoen. Dit betreft onder meer bezit van een ondernemersvergunning taxi, de chauffeurskaart (waarvoor onder meer een rijbewijs, geneeskundige verklaring, verklaring omtrent het gedrag en een vakbekwaamheidsdiploma van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen nodig zijn), een gekeurd taxivoertuig voorzien van een boordcomputer taxi en alle taxichauffeurs dienen zich te houden aan de regelgeving met betrekking tot arbeids- en rusttijden. Ook staat het iedere chauffeur vrij om lagere tarieven te hanteren dan de wettelijke maximumtarieven of om voorafgaand aan de taxirit met de reiziger een vaste prijs af te spreken.

Sancties naar aanleiding van overtreding van wegenverkeerswetgeving van welke aard dan ook, zijn ook voor alle taxichauffeurs gelijk: iedere taxichauffeur betaalt bijvoorbeeld dezelfde boete voor rijden door een rood verkeerslicht.

Dat gemeenten bevoegd zijn om op de opstapmarkt aanvullende regels te stellen aan de herkenbaarheid van taxivoertuigen, aan bijvoorbeeld de lokale stratenkennis van taxichauffeurs en over het indienen en behandelen van klachten doet hier geen afbreuk aan.

Op dit moment voer ik het in mijn brief van 30 augustus jl. (Kamerstuk 31 521, nr. 105) aangekondigde overleg met gemeenten naar de meest effectieve mix van bevoegdheden en instrumenten (van Rijk en gemeenten) om integraal problemen aan te pakken die met het taxivervoer verband houden. Op basis van een probleemanalyse wil ik samen met de gemeenten komen tot een optimale mix van instrumenten. Dat zijn niet per definitie maatregelen op basis van de Wet personenvervoer 2000. Gemeenten hebben een breder instrumentarium beschikbaar om verkeershinder en andere vormen van overlast te

voorkomen. Daarbij kan worden gedacht aan verkeersmaatregelen op basis van de Wegenverkeerswet en openbare-ordemaatregelen op basis van de Gemeentewet, waaronder bijvoorbeeld een slimme ordening van fysieke verkeers- en taxistromen binnen de gemeente. Die bevoegdheden kunnen ook worden ingezet bij problemen die te maken hebben met het taxivervoer, of het nou gaat om de opstapmarkt of de bestelmarkt. Zoals bijvoorbeeld is gebeurd bij de taxironseleers op Schiphol middels een algemene plaatselijke verordening (APV) van de gemeente Haarlem-mermeer. Het is van belang dat voor het desbetreffende probleem de juiste bevoegdheid met het juiste instrument wordt ingezet. Ik wil u rond de zomer informeren over de voortgang van dit proces.

Eénmeting Boordcomputer Taxi (BCT)

Belangrijk instrument bij toezicht en handhaving is de Boordcomputer Taxi (BCT). In mei 2017 heeft mijn voorganger uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de nulmeting van de evaluatie van het functioneren van de BCT (Kamerstuk 31 521, nr. 102), als instrument voor de registratie van arbeids- en rusttijden.

Naar aanleiding daarvan heeft ILT diverse acties ondernomen om de werking van de BCT te verbeteren. Onder meer zijn updates uitgevoerd om de storingen op te lossen. Toen bleek dat technische problemen het uitlezen en analyseren van de data nog niet goed mogelijk maakten, heeft de ILT opdracht gegeven een nieuwe analysetool te ontwikkelen voor het uitlezen en analyseren van informatie uit de BCT.

Daarnaast is de ILT pilots gestart om uit te testen hoe data op afstand uitgelezen kan worden. Dit past in een handhavingsstrategie die meer risico georiënteerd is, een grotere pakkans kent en minder arbeidsintensief is. De klassieke wijze van handhaven, waarbij de BCT op straat bij controles wordt uitgelezen, is namelijk te arbeidsintensief en belastend voor de chauffeurs.

In de tweede helft van 2018 heeft de éénmeting van het functioneren van de BCT plaatsgevonden. De rapportage van de éénmeting is bijgevoegd bij deze brief¹.

Volgens de éénmeting zijn de gegevens in de BCT deugdelijk, ze kunnen als ze eenmaal zijn ingevoerd niet worden gemanipuleerd. Daarmee maakt de BCT verbreed en verbeterd toezicht mogelijk, maar belemmert het uitblijven van adequate controle en handhaving het bereiken van dat doel. De ILT erkent dit en streeft ernaar de controle met de nieuwe analysetool in de tweede helft van 2019 op orde te hebben. In de rapportage wordt geconstateerd dat het aantal straatcontroles is verlaagd. Deze conclusie is in lijn met de naar aanleiding van de nulmeting veranderde aanpak van de ILT. Maar de BCT functioneert nog niet zoals beoogd en de invoering van de nieuwe handhavingsstrategie kost ook meer tijd dan verwacht.

Ik heb ILT gevraagd de nieuwe benadering voortvarend ter hand te nemen en mij voor de zomer over de stand van zaken te informeren. Daarnaast heb ik een wijziging van de regelgeving in voorbereiding om het mogelijk te maken dat de BCT-storing ook ter plekke waar hij optreedt kan worden verholpen.

Op basis van de éénmeting wordt daarnaast geconcludeerd dat er voor de doelen veiligheid, gelijke concurrentievoorwaarden, transparantie voor de reiziger en lastenreductie nog geen aantoonbare verbetering is geboekt ten opzichte van de nulmeting. Voor een deel hangt het bereiken van deze

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

doelen samen met acties die ILT is opgestart om de toezicht- en handhaving te verbeteren, zeker als het gaat om veiligheid en gelijke concurrentievoorwaarden. Verbeterde handhaving- en toezicht zal indirect leiden tot verhoging van de veiligheid en gelijkere concurrentievoorwaarden. Voor lastenverlichtingen voor de branche en transparantie voor de reiziger zie ik in de eerste plaats een opgave voor de branche zelf, omdat de BCT nu al voldoende uitgerust is om hierin een oplossing te bieden.

Naast deze conclusies, is er op basis van de éénmeting ook een aantal aanbevelingen gedaan. De aanbeveling om meer werk te maken van handhaving is door ILT in gang gezet met de nieuwe handhavingsstrategie, de ontwikkeling van een nieuwe analysetool en het programma Taxi (zie hierna). Ook de aanbeveling om alternatieven voor de BCT te verkennen in relatie tot een geleidelijke overgang naar doelregulering neem ik ter harte. Maar vooralsnog is er geen alternatief instrument beschikbaar dat voldoet aan de wettelijke eisen en zet ik in de eerste plaats in op een doelmatiger gebruik van de huidige BCT om het oorspronkelijke doelbereik te verbeteren.

In verband met de beveiligingseisen die aan de BCT worden gesteld, verloopt zoals bekend eind maart 2020 de geldigheid van de certificaten waarvan de BCT-kaarten zijn voorzien. Als gevolg hiervan zullen de ondernemers en chauffeurs tijdig hun chauffeurskaarten en de systeemkaarten in de BCT's moeten vervangen om aan de wettelijke eisen voor de registratie van arbeids- en rusttijden te blijven voldoen. Ik ben samen met de sector en fabrikanten in overleg om deze vervanging soepel te laten verlopen.

ILT-Programma Taxi

Om te komen tot een effectiever en efficiënter toezicht en handhaving op de taximarkt met behulp van de BCT ontwikkelt de ILT een programmaplan dat zich richt op die onderwerpen binnen het taxivervoer waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn en waar het handelen van de ILT het meeste effect kan sorteren. Dit programma bestaat uit een aantal pijlers. De eerste pijler is het verstevigen van de informatiepositie door middel van het ontsluiten van bronnen en het analyseren van informatie. Hierbij speelt de BCT een cruciale rol. De tweede pijler is samenwerking en kennisdeling. Om dit programma succesvol te laten verlopen is samenwerking en kennisdeling met alle relevante stakeholders (o.a. politie, Marechaussee, Belastingdienst/FIOD, RDW, etc.) van groot belang. De derde pijler is toezicht. Het programma realiseert de inrichting van het toezicht op geautomatiseerde wijze (deskhandhaving). De laatste pijler is innovatie. Binnen het programma is ruimte voor innovaties waarvan de uitkomst nog onbekend is (experimenten), gericht op het verbeteren van toezicht en handhaving van de taxichauffeurs en -bedrijven.

Werkgroep «malafide taxibedrijven»

Begin 2018 is binnen het Regionaal Informatie en Expertise Centrum (RIEC) Amsterdam Amstelland de werkgroep «Malafide Taxibedrijven» ingesteld. De ILT maakt op verzoek van het RIEC deel uit van deze werkgroep. In dit kader heeft in oktober 2018 een gezamenlijke handhavingsactie plaatsgevonden. Behalve dat overtredingen van de specifieke regels voor taxivervoer zijn vastgesteld, is uit het onderzoek gebleken dat de schijn van legitimiteit die een taxivergunning bedrijven verschaft wordt misbruikt voor «ondermijnende criminaliteit». Het onderzoek naar malafide taxibedrijven loopt op dit moment nog en de ILT zal de samenwerking met (leden van) het RIEC voortzetten.

Verzekeringen

Vanuit uw Kamer zijn op verschillende momenten schriftelijke vragen gesteld over het probleem om taxi's te kunnen verzekeren, vanwege stijgende premies. Het is mij bekend dat de premies voor taxiverzekeringen al enige tijd stijgen en voorwaarden strikter worden. Op de achtergronden en mogelijke oorzaken daarvan is de Minister van Financiën reeds ingegaan in zijn beantwoording van 27 augustus 2018 van schriftelijke vragen van het lid Van der Linde (VVD) (Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 3004) en het lid Alkaya (SP) (Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 3003) van uw Kamer.

De hoogte van de door verzekeraars vastgestelde premies is gerelateerd aan de daadwerkelijk veroorzaakte schades. Het is dan redelijk dat de taxibranche in Nederland die kosten ook zelf draagt. De meest effectieve manier om de premiestijging tegen te gaan is een daling van de schadelast. Een marktinterventie door de rijksoverheid is daarom niet aan de orde. Dit laat onverlet dat de Minister van Financiën en ik de problematiek in gesprek met het Verbond van Verzekeraars en de taxibranche blijven volgen.

Demonstratie Uber

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van uw Kamer heeft op 13 maart jl. gevraagd om een reactie op het artikel «Uber-chauffeurs op barricaden tegen Uber». Het is in beginsel aan Uber en de op het Uber-platform aangesloten chauffeurs om afspraken te maken over de voorwaarden waaronder van het platform gebruik gemaakt wordt. Uber heeft aangegeven met de chauffeurs in gesprek te gaan over de zorgen die zij hebben. Zoals de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Staatssecretaris van Financiën uw Kamer hebben laten weten, werken zij momenteel aan de uitwerking van de afspraken rond zelfstandigen uit het regeerakkoord (Kamerstuk 31 311, nr. 212).

Ten slotte

Met vele reizigerskilometers per jaar is duidelijk dat taxivervoer invulling geeft aan een belangrijk deel van de mobiliteitsbehoefte. Hoewel nog niet alles naar wens verloopt, streef ik ernaar met de in gang gezette acties en gesprekken het functioneren van de taximarkt op korte termijn te verbeteren. Ik blijf de ontwikkelingen monitoren en houd u hierover op de hoogte.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer