

Vergaderjaar 2022–2023

**31 521**

**Taxibeleid**

**Nr. 135**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 december 2022

In het Commissiedebat Openbaar Vervoer en Taxi van 14 september jl. heb ik Kamerlid Van Baarle (DENK) toegezegd uw Kamer schriftelijk te informeren over de evaluatie van de taxiwet- en regelgeving die ik ga laten uitvoeren<sup>1</sup>.

Ik ben als Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor de kwaliteit van het taxivervoer in Nederland. Juridisch is dit geregeld in de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000). Sinds de introductie in 2000 zijn delen van de taxiwetgeving geëvalueerd, de laatste keer in 2017<sup>2</sup>. Gezien de ontwikkelingen in de markt vind ik het wenselijk om de wetgeving nu integraal te laten evalueren. Dit om te bepalen of de wetgeving nog doeltreffend is of dat er wetswijzingen voor te stellen zijn die de kwaliteit van het taxivervoer verhogen. Het gaat om hoofdstuk 5 van de Wp2000 (artikelen 75 t/m 82c) en lagere wet- en regelgeving.

Een belangrijke ontwikkeling die aanleiding geeft voor de evaluatie is de verschuiving van de opstap- naar de bestelmarkt: steeds meer reizigers bestellen een taxi in plaats van er een op straat aan te houden, en een steeds groter deel van de chauffeurs werkt als zelfstandige op de bestelmarkt. Belangrijke vraag in de evaluatie is of de huidige wetgeving past bij deze nieuwe situatie. Aandachtspunt daarbij is het onderscheid in de wet (of het ontbreken daarvan) tussen vervoerders, bestuurders, en bemiddelaars of platforms. En de vraag of de (vergunnings-)eisen die al dan niet gesteld worden aan deze groepen voldoet.

Belangrijk onderdeel van de evaluatie is ook hoe de taxiwet- en regelgeving werkt in de praktijk. Hoe wordt de wet nu toegepast, is de wet goed handhaafbaar, zijn er ongewenste maatschappelijke neveneffecten

<sup>1</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 780.

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 521, nr. 102.

en kunnen die beperkt worden met een wijziging van de wet of zijn daarvoor andere maatregelen nodig?

Onlangs heeft het Gerechtshof Amsterdam bepaald dat Uber nog geen uitvoering hoeft te geven aan de uitspraak van de rechtbank inzake de naleving van de CAO voor chauffeurs, hangende het hoger beroep dat Uber daartegen heeft ingesteld<sup>3</sup>.

Met de Wp2000 stel ik eisen aan vervoerders en aan bestuurders. Uber is in de zin van de wet geen van beide op dit moment. Aan tussenpersonen of bemiddelaars als Uber stel ik geen specifieke eisen. De vraag of dit in de toekomst wel zou moeten, is onderdeel van de evaluatie.

Zoals reeds toegelicht in mijn brief van 21 oktober jl. zal ik parallel aan de evaluatie laten onderzoeken hoe de financiële situatie van taxichauffeurs zich de afgelopen tijd heeft ontwikkeld, dit in lijn met de motie van lid Van Baarle (DENK)<sup>4</sup>. Hiervoor laat ik een actualisatie uitvoeren van het onderzoek dat uw Kamer 2 september jl. heeft ontvangen<sup>5</sup>.

Om alle vragen te kunnen beantwoorden, zijn o.a. handhavers, reizigers, taxichauffeurs, en andere overheidsorganisaties belangrijke gesprekspartners in de evaluatie. De evaluatie zal uitgevoerd worden door een onafhankelijk onderzoeksbureau. De verwachting is dat de evaluatie in januari van start kan gaan en eind 2023 afgerond zal zijn.

Leden Van Nispen en Alkaya (SP) hebben verzocht om de naleving van belasting- en werkgeversverplichtingen door Uber mee te nemen in de evaluatie<sup>6</sup>. Dit wordt op andere manieren geadresseerd door het Kabinet: de Belastingdienst ziet toe op de naleving van belastingverplichtingen en heeft naar aanleiding van de berichtgeving over Uber onderzoek gedaan naar de casus. De Staatssecretaris Fiscaliteit en Belastingdienst heeft uw Kamer hierover geïnformeerd<sup>7</sup>.

Over de algemene maatregelen op het gebied van zzp is uw Kamer geïnformeerd door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid via de hoofdlijnenbrief arbeidsmarkt<sup>8</sup>. Daarnaast wordt in Europees verband gewerkt aan de ontwikkeling van het richtlijnvoorstel verbetering van arbeidsvoorwaarden bij platformwerk<sup>9</sup>. Over de voortgang van de onderhandelingen wordt uw Kamer conform gemaakte afspraken periodiek geïnformeerd via de geannoteerde agenda van de (informele) Raad Werkgelegenheid en Sociaal Beleid.

Kamerlid Van Baarle (DENK) heeft verzocht om, naast de financiële situatie van de taxibranche, ook de verzekeringsmarkt, de leasemarkt, en duurzaamheidsdoelstellingen mee te nemen in de evaluatie<sup>10</sup>. De duurzaamheidsdoelstellingen krijgen plaats binnen het project Zero-Emissie Taxi<sup>11</sup>.

<sup>3</sup> Gerechtshof Amsterdam 19 juli 2022, ECLI:NL:GHAMS:2022:2080.

<sup>4</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 776; Kamerstuk 31 521, nr. 131.

<sup>5</sup> Kamerstukken 23 645 en 31 521, nr. 769.

<sup>6</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 779.

<sup>7</sup> Kamerstuk 31 066, nr. 1142.

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 544, nr. 1112. In december wordt een voortgangsbrief gestuurd over het werken met/als zelfstandigen.

<sup>9</sup> Kamerstuk 21 501-31, nr. 686.

<sup>10</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 775.

<sup>11</sup> Kamerstukken 31 209 en 31 521, nr. 229; Tweede Kamer, Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1004.

Voor de wetgeving betreffende het toezicht op verzekeraars is de Minister van Financiën verantwoordelijk. In een gezamenlijke dialoogsessie met Financiën, Infrastructuur en Waterstaat, en andere betrokkenen is eerder geconcludeerd dat het terugdringen van de schadelast in de sector de sleutel is tot het verminderen van verzekeringskosten<sup>12</sup> <sup>13</sup>.

Rijkswaterstaat (RWS) heeft vanuit het programma MONO-zakelijk met o.a. verzekeraars, gemeenten, en vertegenwoordigers van de taxibranche, de mogelijkheden verkend om de verkeersveiligheid in de sector te verhogen door het kwantificeren van de schadelast. Dit zou kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal schadegevallen en daarmee aan het verlagen van de verzekeringskosten voor taxiondernemers. De analyse die SWOV heeft uitgevoerd naar ongevallen met betrokkenheid van taxi's (zie beneden) is hierbij gebruikt. Maar omdat er geen sprake lijkt van een eenduidig- en specifiek patroon in de ongevallen is het lastig om hier gerichte maatregelen tegen te nemen, bovenop de algemeen geldende verkeersveiligheidsregels.

Naast de Ministeries van Financiën, en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, zijn ook de Ministeries van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (i.v.m. hun betrokkenheid bij het doelgroepenvervoer), en het Ministerie van Justitie en Veiligheid relevant voor de taxibranche. Ik ben met al deze ministeries in contact, betrek hen bij de evaluatie en volg de beleidsmatige en juridische ontwikkelingen die van invloed zijn op de sector.

### **Onderzoek ongevallen met betrokkenheid van taxi's**

Mijn voorganger heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) opdracht gegeven onderzoek te doen naar ongevallen waarbij een taxi betrokken is. Het eerste onderzoek is gericht op de relatie tussen het aantal ernstige slachtoffers van taxiongevallen en het aantal gereden kilometers («blootstelling»). Dit is een follow-up van het onderzoek dat in 2019 is aangeboden aan uw Kamer<sup>14</sup>. Waar in de periode 2001–2018 nog sprake was een stijging van het aantal ongevallen met betrokkenheid van taxi's, blijkt uit het bijgevoegde onderzoek dat de eerdere stijging van het aantal ongevallen niet heeft doorgezet in 2019. Latere jaren zijn niet meegenomen omdat COVID19 het algemene beeld zou kunnen verstoren.

Het tweede onderzoek dat SWOV heeft uitgevoerd, is mede gedaan in opdracht van de gemeenten Amsterdam en Utrecht omdat met name in deze steden sprake was van een toename van het aantal ongevallen met betrokkenheid van taxi's. SWOV heeft daarom de factoren die een rol spelen bij taxiongevallen in deze gemeenten onderzocht («gevaar-zetting»). In totaal zijn 127 ernstige ongevallen uit de periode 2017–2019 waarbij een taxi betrokken was, uitvoerig geanalyseerd.

De resultaten van het onderzoek zijn volgens SWOV lastig te duiden. De vraag of een taxichauffeur in het geval van een ongeval ook de schuldige is, is geen onderdeel van het onderzoek. Er is ook geen vergelijking

---

<sup>12</sup> ,Dialoogsessie op 9 mei 2019 met het Verbond van Verzekeraars, de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën, Koninklijk Nederlands Vervoer, Uber, Taxicentrale Amsterdam, het Openbaar Ministerie, verzekeraars, Veilig Verkeer Nederland, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Adfiz, RDW en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

<sup>13</sup> Kamerstuk 31 521, nr. 114.

<sup>14</sup> Kamerstuk 31 521, nr. 116.

gemaakt tussen de uitkomsten van taxiongevallen en ongevallen met overig autoverkeer.

De onderzoeksresultaten zijn meegenomen in de eerder genoemde verkenning van RWS naar het verhogen van de verkeersveiligheid in de sector. Amsterdam en Utrecht nemen de resultaten mee in de verdere uitwerking van hun lokale verkeersveiligheidsbeleid.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen