

Vergaderjaar 2009–2010

31 521

Taxibeleid

Nr. 42

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 november 2009

Tijdens het Algemeen Overleg met uw Kamer op 9 september 2009 (Kamerstuk 31 521, nr. 38) over de uitwerking van de toekomstvisie taxi (Kamerstuk 2008–2009, 31 521, nr. 23) heb ik toegezegd uw Kamer over verschillende onderwerpen nader schriftelijk te informeren. Met deze brief kom ik graag aan deze toezegging tegemoet. Daarnaast informeer ik uw Kamer met deze brief over de regelgeving omtrent rij- en rusttijden en taxigerelateerde diensten.

Dubbeltariefsysteem

Zoals ik uw Kamer in het genoemde Algemeen Overleg reeds heb gemeld, werk ik in overleg met brancheorganisatie KNV Taxi en reizigersorganisatie ROVER aan de invoering van een nieuwe tariefstructuur voor de straattaxi, het zogenoemde dubbeltariefsysteem. Hierin is ook de tijdsduur van de rit van invloed op de prijs. Aan de invoering van dit nieuwe tariefsysteem heb ik, zoals eerder aangegeven, twee voorwaarden verbonden. De eerste is dat de klant na iedere taxirit een geprinte bon krijgt, waarop de gereden afstand, de tijdsduur van de rit en informatie over de chauffeur en de taxi zijn vastgelegd. Tweede voorwaarde voor invoering van het dubbeltariefsysteem is dat een taxirit voor de klant gemiddeld niet duurder wordt. Rond de jaarwisseling doet KNV Taxi mij een voorstel hoe aan deze voorwaarden zal worden voldaan.

Naast de keuze voor een nieuw tariefsysteem ligt ook de vraag voor of periodieke aanpassing van de maximumtarieven (indexering) wenselijk is. De huidige maximumtarieven zijn sinds 2004 niet aangepast. De (NEA-)kostenontwikkelingsindex taxi is daarentegen sinds 2004 met 17,9% gestegen. Ook de komende jaren zijn kostenstijgingen in het beroepsvervoer niet uit te sluiten.

Voor een gezonde taximarkt, met kwalitatief goed vervoer, is een periodieke aanpassing van het maximumtarief naar mijn mening redelijk. Zoals ook gebruikelijk in aanverwante sectoren ligt een jaarlijkse aanpassing

van de maximumtarieven daarbij het meest in de rede. Op dit moment voer ik overleg met KNV Taxi en reizigersorganisatie ROVER over de toe te passen indexeringsystematiek. Ik verwacht hierover begin 2010 een besluit te kunnen nemen.

Rij- en rusttijden vip-vervoer

Tijdens het AO Taxi op 9 september jl. heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de resultaten van overleg met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over de vraag hoe om te gaan met de rij- en rusttijden in het vip-vervoer. Mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid bericht ik u het volgende.

Per 17 juni 2009 is een wijziging ingetreden van het Arbeidstijdenbesluit in verband met personenchauffeurs. In dit besluit is de arbeidstijd per dag en per week verruimd voor personenchauffeurs die onder de Arbeidstijdenwet vallen. Omdat het taxivervoer onder het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atb-v) valt, is deze verruiming niet van toepassing op de taxi-branche. De regeling is alleen van toepassing op vervoer dat in artikel 2 eerste lid van het Besluit personenvervoer 2000 is uitgezonderd van de Wet personenvervoer 2000: personenvervoer dat wordt verricht «voor eigen rekening en risico» van een onderneming. Overigens kan de werkgever ook binnen dit onderdeel van personenvervoer niet in alle gevallen gebruik maken van de regeling. Hij kan dit alleen voor zover het gaat om chauffeurs die zijn belast met het vervoer van één bepaalde persoon. Bovendien is de instemming van bonden, danwel van de ondernemingsraad of personeelsvertegenwoordiging vereist. Een nadere onderbouwing van de regeling van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is te vinden in de Nota van Toelichting, behorende bij het besluit van 17 juni 2009 en verschenen in het Staatsblad op 2 juli 2009, nr. 279.

De regeling is bedoeld voor die gevallen waarin gedurende langere tijd sprake is van een één-op-één-relatie tussen chauffeur en de te vervoeren persoon, waarbij vertrouwelijkheid en integriteit een belangrijke rol spelen en het gewenst is dat chauffeurswisselingen zoveel mogelijk beperkt blijven. De nieuwe regeling maakt het mogelijk dat één chauffeur een week lang dienst heeft en er gedurende die week dus niet gewisseld hoeft te worden. Na die week heeft hij een week vrij («week op/week af»-roosters). In deze constructie wisselen de tijd waarin de betreffende chauffeur daadwerkelijk rijdt en de tijd waarin hij wacht op de te vervoeren persoon elkaar af. De wachttijd kan door de één-op-één-relatie niet worden ingevuld met het vervoeren van derden. Dit is een belangrijke reden dat de lange weekdienst die op grond van genoemde regeling mogelijk is, uit gezondheids- en veiligheidskundig oogpunt toch acceptabel wordt geacht. Het gaat weliswaar om lange diensten, maar wel diensten die voor een belangrijk deel uit wachten bestaan, waardoor de daadwerkelijk fysieke belasting beperkt is.

Binnen de taxibranche wordt in de regel gereden voor wisselende personen. Bovendien is in het taxivervoer veelal geen sprake van een langdurige één-op-één-relatie tussen de vervoerde persoon en chauffeur. Om die reden is besloten om het toepassingsbereik van de nieuwe regeling voor personenchauffeurs beperkt te houden tot het Arbeidstijdenbesluit en niet uit te breiden tot het onder het Atb-v vallende taxivervoer. Overigens is het zo dat wanneer een taxibedrijf een chauffeur (zonder auto) uitleent aan een bedrijf voor het uitsluitend vervoeren van één bepaalde persoon gedurende een bepaalde periode, ook dit bedrijf en deze chauffeur gebruik kunnen maken van de nieuwe regeling voor personenchauffeurs. Verdere uitbreiding van het gebruik van de verruiming door de taxibranche is niet voorzien.

Regelgeving rij- en rusttijden

In mijn brief aan uw Kamer van 9 juli jl., heb ik aangekondigd in overleg te treden met werkgevers en werknemers om te bezien of verdere aanpassingen van de rij- en rusttijdenregelgeving in de vorm van het Arbeidstijdenbesluit-vervoer (Atb-v) nodig zijn. Belangrijke knelpunten in de uitvoering van de rijen rusttijdenregelgeving voor taxivervoer zijn reeds weggenomen met de wijziging van de beleidsregel boetebeleid per 2 juli 2009 (Kamerstuk 2008–2009, 31 521, nr. 22). Uit het gevoerde overleg met werkgevers en werknemers is gezamenlijk geconcludeerd dat vervolgactie gewenst is in twee richtingen:

1. De regelgeving rondom rij- en rusttijden dient beter bekend en gemakkelijker toegankelijk te worden gemaakt. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) blijft hiertoe voorlichting geven via haar website en bijeenkomsten, beurzen en symposia georganiseerd door de branche of vakbonden. Via het informatiecentrum van de IVW kunnen chauffeurs voorts vragen stellen over onder andere wetgeving, werkmap en vergunningen. In aanvulling hierop gaat de IVW vanaf 2010 voorlichting geven aan beginnende ondernemers over de regelgeving rondom rij- en rusttijden;
2. Wenselijk is om bestaande onduidelijkheden over de aansprakelijkheid van de werkgever en werknemer bij overtredingen met betrekking tot de werkmap weg te nemen. De IVW ontwikkelt hiertoe toetsingscriteria, aan de hand waarvan inspecteurs kunnen beoordelen of een werkgever voldaan heeft aan artikel 8:1, derde lid van het Atb-v. De toetsingscriteria zijn naar verwachting 2e kwartaal 2010 beschikbaar. Vanzelfsprekend vindt hierover communicatie plaats met de taxi-branche.

Werkmap rij- en rusttijden

Huidige situatie

In artikel 3 van de Regeling werkmap uit 1998 is vastgelegd dat de werkmap voor de registratie van rij- en rusttijden door taxichauffeurs in het kader van het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt afgegeven door de Staatsdrukkerij en Uitgeversbedrijf (Sdu Uitgevers bv).

Uit de door Sdu Uitgevers verstrekte informatie blijkt dat de prijszetting van de werkmap, behalve door de kosten van drukken, bepaald wordt door kosten van handling. Volgens Sdu Uitgevers bedragen de kosten van handling een veelvoud van de kosten van fysieke productie. Dit houdt verband met eisen in verband met beveiliging en verkrijgbaarheid, die de werkmap tot een gecompliceerd product maken. Voorts heb ik geconstateerd dat Sdu Uitgevers thans kortingen toepast op levering van de werkmap, uiteenlopend van 10 tot 35% voor grotere afnemers.

Toekomstige situatie

Om te komen tot een marktconforme prijsstelling, wil ik het mogelijk maken dat andere aanbieders kunnen toetreden tot deze markt. Ik heb dan ook besloten het alleenrecht tot levering van Sdu Uitgevers op te heffen. Hiermee krijgen ook andere aanbieders de mogelijkheid om de werkmap te leveren.

Borging van de kwaliteit van de werkmap is van direct belang voor de handhaving. Als ijkpunt voor alternatieve aanbieders zullen daarom functionele eisen voor de werkmap vastgelegd worden in de Regeling werkmap. De aangepaste regeling zal voorjaar 2010 verschijnen. IVW

toetst producten van alternatieve aanbieders aan de hand van deze eisen en verleent goedkeuring voor de introductie. Rekening houdend met de voorbereidingstijd die andere aanbieders nodig hebben om een werkmap op de markt te brengen, zal het alleenrecht van Sdu Uitgevers, die tegelijk ook een leveringsplicht inhoudt, per 1 juli 2010 opgeheven worden.

Sdu Uitgevers heeft aangegeven de werkmap te blijven leveren tot het moment van afronding van de introductie van de boordcomputer. Het risico van een voor de handhaving ongewenst vacuüm, in het geval er geen andere aanbieders zouden zijn, wordt hiermee voorkomen.

Sdu Uitgevers heeft bovendien aangegeven de werkmap op korte termijn te zullen aanbieden met een algemene korting, die een afgeleide vormt van de huidige korting voor grotere afnemers. Dit betekent dat voortaan alle afnemers – ook kleinere – kunnen profiteren van een korting van waarschijnlijk rond de 30%.

Taxigerelateerde diensten

Bij deze informeer ik uw Kamer ook over mijn conclusies naar aanleiding van recent onderzoek over personenvervoer als «nevenactiviteit» alsmede ten aanzien van vervoer door vrijwilligers in het kader van aangepaste vakanties voor mensen met een functiebeperking. Deze vormen van personenvervoer wil ik uitzonderen van de regelgeving voor het taxivervoer.

Personenvervoer als nevenactiviteit

Personenvervoer in het kader van kinderopvang (kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang) alsook buitensportactiviteiten, is aan te merken als «nevenactiviteit». Dit vervoer vormt integraal onderdeel van andere dienstverlening. Deze andere diensten (opvang, buitensport) staan voorop; voor het vervoer in dit verband wordt in beginsel niet afzonderlijk betaald. In deze opzichten verschilt dit vervoer van taxivervoer in enge zin.

Uitgangspunt van het nieuwe taxibeleid is dat wettelijke kwaliteitseisen alleen gesteld worden als het publieke belang van een goed functionerende taximarkt dit vereist. Bij de kinderopvang en buitensportondernemingen is al sprake van een integrale zorgverplichting ten aanzien van de veiligheid, derhalve ook voor het vervoer. Taxiregelgeving heeft hier weinig of geen toegevoegde waarde.

Vervoer in het kader van kinderopvang was voorheen altijd uitgezonderd in het kader van leerlingenvervoer. Met de komst van de Wet Kinderopvang in 2005 is de uitzondering onbedoeld niet meer van toepassing. Met de nieuwe taxiregelgeving wordt dit onbedoelde effect gerepareerd. Een andere overweging om genoemde vormen van personenvervoer expliciet buiten de taxiregelgeving te plaatsen is dat consequente toepassing en handhaving hiervan voor deze vervoersvormen tot ongewenste kosteneffecten leidt. Het buiten de taxiregelgeving houden betekent vermindering van administratieve lastendruk voor betrokken sectoren. Op basis van het uitgevoerde onderzoek en gesprekken met brancheorganisaties is de inschatting dat kinderopvang- en buitensportbedrijven die taxivervoer inschakelen hiervan ook in de nieuwe situatie gebruik zullen blijven maken. De huidige vraag voor taxibedrijven wordt naar verwachting dus niet kleiner.

Vrijwilligersvervoer

Identieke overwegingen zijn te noemen voor het vervoer door vrijwilligers

in het kader van aangepaste vakanties voor mensen met een functiebeperking. Ook in dit kader is de veiligheid van het vervoer voldoende geborgd omdat dit deel is van de integrale dienstverlening. Ik stel vast dat hier feitelijk geen sprake is van betaald taxivervoer. Veeleer gaat het hier om een vorm van mantelzorg of vrijwilligerswerk, waaraan het kabinet grote waarde toekent.

Controle taxichauffeurs sociale dienst

Naar aanleiding van vragen van het lid De Mos (PVV) over controle op taxichauffeurs die weer gaan werken nadat zij steun hebben ontvangen van de sociale dienst, heb ik nadere informatie ingewonnen bij de staatssecretaris van SZW. Namens de staatssecretaris van SZW, informeer ik u als volgt.

Bijstandsverlening aan personen die niet over de middelen beschikken om in de noodzakelijke kosten van het bestaan te voorzien, geschiedt op grond van de Wet werk en bijstand (WWB). In dit kader is de verantwoordelijkheid voor het ondersteunen bij arbeidsinschakeling, en het bepalen en aanbieden van voorzieningen gericht op arbeidsinschakeling, bij gemeenten belegd. Gemeenten staan dicht bij de burger en kunnen maatwerk bieden aan cliënten en daarbij rekening houden met de lokale en regionale situatie. Het is daarbij mogelijk dat gemeenten cliënten begeleiden naar een baan in de taxibranche. Ook kan de gemeente de afweziging maken of nazorg nodig is. Het rijk beschikt niet over informatie over het aantal cliënten dat vanuit de WWB naar de taxibranche is bemiddeld en nazorg heeft ontvangen.

Persoonsgebonden ondernemersvergunning

Tijdens het overleg met uw Kamer is door de VVD-fractie voorgesteld om de ondernemersvergunning ook persoonsgebonden te laten zijn. Naar aanleiding hiervan informeer ik u als volgt.

Ondernemers die taxivervoer willen verrichten dienen hiertoe in het bezit te zijn van een door de Inspectie Verkeer en Waterstaat afgegeven ondernemersvergunning taxi. In de huidige regelgeving (artikel 14 van het Besluit personenvervoer 2000) is het persoonsgebonden karakter reeds vastgelegd.

Vergunningen worden dus op naam gesteld van degene voor wiens rekening en risico het vervoer wordt verricht: op naam van een natuurlijke persoon, op naam van een rechtspersoon of op de namen van (rechts)personen tezamen. De ondernemersvergunning voor taxivervoer is hiermee persoonsgebonden.

Inrichting taxistandplaatsen

Een reiziger moet ook op een taxistandplaats zijn taxi kunnen kiezen. Hiervoor is van belang dat hij weet wat een goede taxi is. In mijn aanpak is daarom de verplichte groepsvorming, waarmee dwingend gestuurd kan worden op kwaliteit, van groot belang.

Naast groepsvorming kan ook de inrichting van het fysieke terrein helpen om de keuzemogelijkheid voor de reiziger te verbeteren. Het zogenoemde visgraatmodel biedt hiervoor een goede mogelijkheid, maar is niet altijd te gebruiken vanwege ruimtelijke beperkingen. In veel gevallen is in stationsomgevingen de ruimte niet dusdanig dat een visgraatmodel mogelijk

is. In die gevallen kan het terrein zo worden ingericht dat taxi's in de lengterichting staan opgesteld. Uitgangspunt daarbij is dat iedere taxi uit de rij moet kunnen wegrijden.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa