

2014Z13891

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de introductie van de dienst UberPOP in Amsterdam* (ingezonden 6 augustus 2014)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht over de introductie van de dienst UberPOP in Amsterdam op 30 juli jl.?¹

Vraag 2

Wat is uw mening over het feit dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in de pers heeft aangekondigd streng op te treden tegen particulieren die via de Uber taxi-app klanten vervoeren zonder vergunning?² Kunt u uiteenzetten op welke wettelijke gronden de UberPOP dienst niet toegestaan is? Kunt u hierbij, naast de wetgeving inzake de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), ook de fiscale wetgeving en wetgeving inzake aansprakelijkheid (verzekeringen) betrekken? Kunt u daarbij ook ingaan op onder andere de diverse fiscale aftrekposten, maar ook de wijze waarop moet worden omgegaan met de eventuele inkomsten van particulieren verkregen uit de werkzaamheden verricht voor UberPOP?

Vraag 3

Betekent het feit dat de ILT bij haar eerdere standpuntbepaling inzake Uberdiensten bepaald heeft dat alleen de feitelijke vervoerder onder de Wp2000 valt en de vervoersmakelaar niet, dat dit reguliere taxicentrales met zzp-chauffeurs ook de mogelijkheid biedt om niet het wettelijk maximumtarief te hanteren? Zo nee, waarom niet? Bent u van mening dat, door nieuwe ontwikkelingen zoals Uber, het wettelijk maximumtarief überhaupt niet achterhaald is? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4

Hoeveel handhavingscapaciteit zal de ILT in gaan zetten de komende periode om overtredingen, zoals verwoord in vraag 2, op te sporen? En wat betekent dit voor de handhavingsinzet op andere terreinen?

¹ http://www.telegraaf.nl/binnenland/22910164/_Uber_legt_bom_onder_taximarkt_.html

² <http://nos.nl/artikel/681116-inspectie-treedt-op-tegen-uberpop.html>

Vraag 5

Hoe ziet u, in het licht van de beantwoording van eerdere vragen van de VVD-fractie d.d. 2 mei 2014 inzake de Boordcomputer Taxi (BCT)³, waarin u op vragen inzake de reikwijdte van de evaluatie van de Taxiwet (vraag⁴ heeft aangegeven dat «de evaluatie van de Taxiwet als accenten heeft de verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer en de toepassing van gemeentelijke bevoegdheden voor extra kwaliteitseisen», de introductie van de drie geïntroduceerde Uber-diensten? Op welke wijze zullen deze diensten worden betrokken in de evaluatie? Bent u bereid om ruimte te geven aan innovaties in de taxibranche? En zo ja, hoe ziet u deze diensten zich verhouden tot een gelijk speelveld binnen het personenvervoer dan wel de taxibranche?

Vraag 6

Hoe verhoudt de voorgenomen evaluatie van de Taxiwet zich tot de toepassing van gemeentelijke bevoegdheden en nieuwe diensten van vervoersmaakelaars? Deelt u de mening dat het – juist door deze ontwikkelingen – noodzakelijk is om een fundamentele discussie over de toekomst van het taxivervoer/personenvervoer te voeren? Zo nee, waarom niet? En zo ja, bent u bereid om te kiezen voor een verdere versoepeling van regels, gericht op een gelijk speelveld in plaats van op een verdere stapeling van regels?

Vraag 7

Kunt u aangeven of er, gelet op de lopende invoering en aparte evaluatie van de BCT eind 2015 en de recente aanpassing van de regels voor rij- en rusttijden in de taxisector, nu sprake zal zijn van een toekomstbestendig wettelijk kader? Bent u van mening dat de huidige verplichtingen, zoals de BCT en de rij- en rusttijden opnieuw beoordeeld moeten worden op wenselijkheid om te bezien of deze nog passen in het huidige tijdsgewricht en toekomstige ontwikkelingen? Zo nee, waarom niet? Bent u van plan om deze, in het kader van een fundamentele discussie inzake de toekomst van de taxibranche, alsnog te betrekken in de komende evaluatie van de taxiwetgeving?

Vraag 8

Kunt u aangeven wat de planning van de evaluatie is, welke partijen er betrokken zijn bij de evaluatie en op welke wijze, wanneer de Kamer hierover geïnformeerd zal worden en hoe tot die tijd wordt omgegaan met innovaties, mede in relatie tot een gelijk speelveld, dan wel verzoeken tot pilots?

³ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2257

⁴ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2257