

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 1275

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de tarieven van de Kiwa die taxi's betalen voor een vergunning* (ingezonden 5 januari 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 januari 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1234.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Ondernemersvergunning Taxi moet honderd keer goedkoper»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat ondanks het vervallen van de vakbekwaamheidseis door middel van het afnemen van vijf ondernemersexamens per 1 januari 2016 het aanvragen van een ondernemersvergunning door een taxiondernehmer bij Kiwa nog steeds bijna € 1.500 bedraagt? Zo ja, waarom?

Antwoord 2

Ja. Eind 2015 heb ik, na consultatie van de sector, besloten de vakbekwaamheidseis te laten vervallen. De gevolgen hiervan op het tarief voor de ondernemersvergunning konden niet meer worden meegenomen in de aanpassing van de tarieven van Kiwa zoals vastgesteld per januari 2016. De tarieven die Kiwa hanteert worden jaarlijks aangepast. Kiwa doet daartoe een voorstel en consulteert de brancheorganisaties. Na toetsing door ILT stel ik, in het geval van taxi, de tarieven vast.

Vraag 3

Klopt het dat het afgeven van deze vergunning dan slechts het controleren van een uittreksel van de Kamer van Koophandel en een verklaring omtrent het gedrag (vog) betreft? En klopt het dat de tarieven van Kiwa kostendek-

<sup>1</sup> Website TaxiPro, 17 december 2015 (<http://m.taxipro.nl/straattaxi/2015/12/17/ondernemersvergunning-taxi-moet-honderd-keer-goedkoper/>)

kend moeten zijn? Zo ja, kunt u uitleggen waarom het controleren van een uittreksel en een vog bij Kiwa € 1.500 kost?

Antwoord 3

Dat klopt ten dele. Naast het controleren van een uittreksel van de Kamer van Koophandel en een verklaring omtrent het gedrag kan, afhankelijk van de bedrijfsconstructie, aanvullend onderzoek nodig zijn om te toetsen of de onderneming voldoet aan de in de wet vastgelegde aansprakelijkheidseis. Het klopt niet dat de tarieven die Kiwa hanteert kostendekkend moeten zijn. Over de hoogte van deze tarieven zijn contractuele afspraken gemaakt. In eerste instantie heeft Kiwa de tarieven van de ILT overgenomen. Vanaf 2011 is Kiwa zelf verantwoordelijk voor het doen van tariefvoorstellen. In de eerste drie jaar (2011, 2012, 2013) mochten de tarieven stijgen tot een overeengekomen maximum. In het contract is vastgelegd dat na drie jaar de tarieven vijf jaar lang zullen dalen op grond van behaalde efficiencyvoordelen. Op dit moment werken de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Kiwa aan een algehele herziening van het tarievenstelsel. Zie ook het antwoord op vraag 4.

Vraag 4

Betekent het schrappen van de vakbekwaamheidseis een lastenverlichting voor Kiwa? Zo ja, waarom wordt deze lastenverlichting dan niet doorberekend aan de aanvragende ondernemer? Hebt u hier geen afspraken over gemaakt met Kiwa? Zo nee, waarom niet? Bent u voornemens dit alsnog te doen?

Antwoord 4

Ja, het schrappen van de vakbekwaamheidseis betekent een lastenverlichting voor Kiwa en zal op termijn leiden tot een verlaging van de kosten. Er is tijd nodig om de gevolgen van gewijzigde regelgeving te realiseren. De ILT en Kiwa werken momenteel aan een fundamentele wijziging van het tarievenstelsel, waarbij ook gekeken wordt naar verbetering van de kostendekking. Ik informeer u daarover in een afzonderlijke kamerbrief. De aanpassing waar het hier over gaat zal daarbij worden betrokken.

Vraag 5

In hoeverre komen dergelijke hoge tarieven (waaronder ook de kosten voor adreswijziging en een chauffeurskaart) overeen met uw wens om meer ruimte te bieden aan en een lastenverlichting te bewerkstelligen voor deze sector?

Antwoord 5

De tarieven voor documenten die worden afgegeven door Kiwa staan los van het bieden van meer ruimte in de regelgeving voor taxivervoer en vermindere van de administratieve lasten voor bedrijven. Per 1 januari 2016 heb ik de taxiregelgeving op een aantal punten gewijzigd waardoor meer ruimte is ontstaan voor taxivervoer en de administratieve lasten voor ondernemers zijn verlaagd met ca. € 10 miljoen.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat het aanvraagformulier voor een ondernemersvergunning zoals dat nu beschikbaar is op de website van Kiwa nog niet in behandeling wordt genomen door Kiwa? Zo ja, waarom wordt het nog niet in behandeling genomen? Wanneer mogen ondernemers verwachten dat hun verzoek wel in behandeling wordt genomen, zeker gegeven het feit dat zij hiervoor bijna € 1.500 moeten betalen?

Antwoord 6

Het beeld dat Kiwa het aanvraagformulier voor een ondernemersvergunning zoals dat nu beschikbaar is op de website niet in behandeling neemt, herken ik niet. Het formulier wordt gebruikt en Kiwa neemt alle aanvragen gewoon in behandeling.

Vraag 7

Hoelang heeft Kiwa de tijd om te besluiten of er al dan niet een vergunning wordt afgegeven? Kunt u bij de beantwoording ingaan op het feit dat de aanvrager gedurende deze periode moet wachten eer hij/zij een begin kan maken met de reeds gemaakte kosten van € 1.500 terug te verdienen? Is hierbij sprake van maximale beslistermijnen? Zijn er ook wachtrijen?

Antwoord 7

De wettelijke termijn voor afgifte van een ondernemersvergunning is 12 weken. Kiwa hanteert een streeftermijn van 15 dagen. Uit rapportages van Kiwa en het ILT-toezicht op Kiwa blijkt dat deze termijn in bijna alle gevallen gehaald wordt.

Het klopt dat de aanvrager niet eerder een taxionderneming kan beginnen dan na ontvangst van de vergunning voor taxivervoer.

Als met wachtrijen een achterstand bij de behandeling van aanvragen bedoeld wordt, zijn er geen wachtrijen.