

Vergaderjaar 2010–2011

32 424

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000, houdende regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 30 september 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorgestelde wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000).

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden constateren dat het wetsvoorstel voor inhoudelijke en procesmatige aanpassing van de bepalingen over het taxivervoer in de Wp2000 gebaseerd is op het rapport «Toekomst voor de taxi» (bijlage bij Kamerstuk 31 521, nr. 1 d.d. 26 juni 2008). De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat de voorgestelde wijzigingen van de bepalingen over het taxivervoer goed zijn voor zowel reizigers als goedwillende chauffeurs en ondernemers.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel en willen de regering nog enkele kritische vragen voorleggen, die in dit verslag zijn verwerkt.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden beoordelen het als uitstekend dat de roep om meer mogelijkheden voor het kunnen aanpakken van wantoestanden in de taxisector, eindelijk een wettelijk vervolg krijgt. Deze leden hebben aan de basis gestaan van het verzoek om te komen tot bevordering van de kwaliteit van de taxisector, die na de liberalisering van die sector alleen maar verder in het gedrang lijkt te zijn geraakt. Met name de uitbreiding

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Slob, A. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Fng voorzitter, Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Nieuwenhuizen, C. van (VVD), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Verhoeven, K. (D66) en Koolmees, W. (D66).
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Peters, M. (GL), Vacature, CU, Atsma, J.J. (CDA), Lodders, W.J.H. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Klaveren, J.J. van (PVV), Harbers, M.G.J. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Uitslag, A.S. (CDA), Karabulut, S. (SP), Jong, L.W.E. de (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Agema, M. (PVV), Neppérus, H. (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Veldhoven, S. van (D66) en Ham, B. van der (D66).

van de mogelijkheden van gemeenten om aanvullende maatregelen te treffen, kan op grote steun van de leden van de SP-fractie rekenen. Desondanks willen deze leden een aantal kritische kanttekeningen plaatsen. Zij zijn van mening dat nog veel vragen onbeantwoord blijven, die in dit verslag zijn verwerkt.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel dat tot doel heeft de huidige problemen, op met name de straattaximarkt, aan te pakken. Zij hebben hierover een aantal vragen, dat in dit verslag is verwerkt.

De voorgestelde oplossingsrichtingen ter verbetering van de kwaliteit van taxivervoer

De leden van de SP-fractie zijn ontevreden over het feit dat de op 29 mei 2010 gepubliceerde wijziging van het Besluit personenvervoer 2000¹ de minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid geeft om taxichauffeurs vrijstelling te verlenen van het vereiste om een landelijk examen omtrent de vakbekwaamheid af te leggen om hun chauffeurspas te krijgen. Voor deze leden staat vast dat de roep om meer kwaliteit in de taxisector alleen beantwoord kan worden door te zorgen voor gekwalificeerde taxichauffeurs. Daarom vinden zij het des te opmerkelijker dat deze wijziging, die volgens haar titel de kwaliteit van de sector dient te bevorderen, het fundament van de vakbekwaamheid aantast, namelijk de opleiding van de chauffeurs. De leden van de SP-fractie vragen of de genoemde mogelijkheid tot vrijstelling alleen geldt voor chauffeurs die behoren tot een groep binnen een gemeente die groepsvorming invoert, of dat de minister ook vrijstelling kan verlenen aan andere chauffeurs. Deze leden vragen, indien het laatste het geval is, op welke manier de regering wettelijk zal borgen en in de praktijk zal controleren of chauffeurs voldoen aan de minimale eisen van vakbekwaamheid. De leden van de SP-fractie gaan er van uit dat het nooit zal voorkomen dat een chauffeur gecertificeerd wordt (oftewel een chauffeurspas zal krijgen), die geen enkel bewijs van centraal gecontroleerde vakbekwaamheid kan overleggen. Deze leden vragen de regering om een duidelijke opsomming te geven van de meetbare kwalificaties waaraan een chauffeur volgens de wet (en na de invoering van de voorgestelde wetswijziging) minimaal moet beschikken.

De leden van de SP-fractie zijn niet te spreken over het feit dat deze wetswijziging niet wordt aangegrepen om de tariefstelling aan te pakken. Deze leden zijn van mening dat met name het instrument van het verplicht stellen van de overhandiging van een geprinte bon voor grote verbeteringen zou kunnen zorgen, zowel in de transparantie voor de klant als in de mogelijkheden tot controle van de boeken van de desbetreffende chauffeur danwel ondernemer. De leden van de SP-fractie dringen aan op spoedige behandeling van dit onderwerp en nemen er geen genoegen mee dat de regering de Kamer hierover niet informeert. Deze leden vragen om een heldere toezegging over de termijn waarop voorstellen over dit onderwerp aan de Kamer zullen worden voorgelegd en om een toelichting op de exacte redenen van de grote vertraging op dit gebied. De leden van de SP-fractie vragen verder wat de stand van zaken is inzake het centrale klachtenmeldpunt voor het taxivervoer. Deze leden vragen hoe, en vooral waar, klanten vanaf de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel hun klachten kenbaar kunnen maken als zij onbehoorlijk zijn behandeld door een chauffeur, door een taxibedrijf of door een taxigroep of -centrale. De leden van de SP-fractie vragen tevens wie deze klachten bundelt en wie er overzicht over houdt. Deze leden vragen ook welke mogelijkheden er precies zijn om op te treden tegen bedrijven, centrales of chauffeurs die een overtreding hebben begaan. Zij willen ook weten op welke termijn de klachten behandeld worden en wie de afhandeling van

¹ Besluit van 4 mei 2010, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met het vaststellen van regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer (Staatsblad 2010, nr. 193)

de klachten controleert. Daarnaast vragen zij of de benadeelde klanten geïnformeerd worden over de afhandeling van hun klacht en in hoeverre die klanten in aanmerking komen voor compensatie. Verder willen zij weten welke juridische status de instanties die de klachten afhandelen, hebben. De leden van de SP-fractie vragen om een duidelijk antwoord op al deze vragen. Deze leden vragen de regering om in haar antwoord een duidelijk onderscheid te maken tussen de situatie in een gemeente waar sprake is van verplichte groepsvorming en de situatie in een gemeente waar daar geen sprake van is.

Ten slotte vragen de leden van de SP-fractie om een helder voorbeeld ter illustratie van hoe het wetsvoorstel volgens de opstellers zou moeten uitwerken. Deze leden vragen de regering daartoe om in te gaan op het volgende scenario. Een klant heeft overdag een taxi genomen van Amsterdam Centraal naar de Dam en heeft daarvoor € 20,00 betaald. Deze klant wil vervolgens een klacht indienen en heeft het kenteken van de taxi en de kleur van het daklicht genoteerd. De leden van de SP-fractie vragen de regering om stap voor stap te beschrijven waar deze klant zijn klacht kan deponeren, welke mogelijkheden deze daartoe heeft en welke mogelijkheden er vervolgens zijn om op te treden.

Aanvullende gemeentelijke bevoegdheden ter verbetering van de kwaliteit van taxivervoer

De leden van de VVD-fractie ondersteunen de voor de gemeenten opgenomen aanvullende bevoegdheden, die het gemeenten mogelijk maken aanvullende kwaliteitsregels voor taxivervoer te kunnen stellen, al naar gelang de specifieke lokale omstandigheden dit vereisen. Gemeenten kunnen hierdoor volgens deze leden maatwerk leveren om de lokale restproblematiek aan te pakken.

Onderwerpen en reikwijdte gemeentelijke bevoegdheden

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de consument en de keuzemogelijkheid van de consument in het taxivervoer centraal moeten staan. De situatie dat chauffeurs ritten weigeren, mag volgens deze leden niet bestaan. De leden van de VVD-fractie ondersteunen de in te stellen vervoerplicht. Deze leden vinden het wel vreemd dat gemeenten de bevoegdheid krijgen om gebieden aan te wijzen waar een vervoerplicht gaat gelden, maar dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat gaat toezien op de handhaving ervan. De leden van de VVD-fractie vragen de regering om te onderbouwen waarom deze handhaving niet een taak wordt van de gemeenten.

De leden van de PvdA-fractie begrijpen dat verschillende gemeenten, zoals Amsterdam, Den Haag en Enschede, voornemens zijn de toelating van taxichauffeurs conform artikel 82b van de Wp2000 te koppelen aan een aantal privileges. Deze leden constateren dat de toegang tot de standplaatsen geregeld kan worden via artikel 82b van de Wp2000, maar dat de verlening van toegang tot de vrije tram- en/of busbanen en afgesloten weggedeelten verloopt via ontheffing van de Wegenverkeerswet en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Dit betekent volgens hen dat handhaving op basis van twee verschillende wetten zal plaatsvinden. Daarom zal volgens deze leden een overtreding slechts consequenties hebben voor één aspect van het chauffeurschap. De leden van de PvdA-fractie vragen of het handhavinginstrumentarium hiermee niet aan kracht verliest. Deze leden vragen of verkeersontheffingen voor taxi's een integraal onderdeel van de Wp2000 kunnen worden, zodat de handhaving integraal en daardoor efficiënt en effectief kan plaatsvinden. Zij vragen verder op welke manier gemeenten dit probleem anders zouden kunnen oplossen.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in de voorgestelde artikelen 82, 82a en 82b van de Wp2000 de bevoegdheden van de gemeenten worden geformuleerd. Onder andere wordt in deze artikelen opgenoemd welke eisen de gemeente kan stellen aan groepen en chauffeurs. Deze leden zien dat deze eisen in het voorgestelde artikel 82 allemaal gerelateerd worden aan «de kwaliteit van taxivervoer». De leden van de PvdA-fractie vragen welke gedragingen volgens de regering bepalend zijn voor de kwaliteit van taxivervoer en dus vallen onder de voorgestelde artikelen 82, 82a en 82b van de Wp2000.

Het model van groepsvorming

De leden van de VVD-fractie ondersteunen de invoering van een model van groepsvorming. Deze leden zijn van mening dat slecht presterende ondernemers en chauffeurs gescheiden moeten worden van de goed presterende ondernemers en chauffeurs. De goed presterende ondernemers en chauffeurs moeten volgens de leden van de VVD-fractie hun werk kunnen blijven doen.

De leden van de VVD-fractie achten een norm voor het minimum aantal organisatorische verbanden binnen een gemeente noodzakelijk om een concurrerende markt in stand te houden. Toch blijft volgens deze leden het gevaar van uitsluiting van kleinere en middelgrote taxibedrijven bestaan. De leden van de VVD-fractie vragen daarom hoe de regering uitsluiting en concentratie van marktmacht denkt te voorkomen.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Raad van State heeft geadviseerd de invoering van groepsvorming eerst alleen voor de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (G4) mogelijk te maken. Maar deze leden begrijpen dat Eindhoven en Enschede al betrokken zijn bij de totstandkoming van een modelverordening van de Vereniging Nederlandse Gemeenten. De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer andere gemeenten dan de G4 de nieuwe bevoegdheid kunnen krijgen om groepsvorming in te voeren. Deze leden vragen of dat direct na de evaluatie van de nieuwe wet mogelijk zal zijn, of dat daar andere voorwaarden aan zijn verbonden.

De leden van de PvdA-fractie vragen verder hoe de regering de voorlichting aan gemeenten en ondernemers danwel chauffeurs die met verplichte groepsvorming te maken krijgen, vorm wil geven. Deze leden achten communicatie en begeleiding van gemeenten en groepen ondernemers van belang om de implementatie van de nieuwe wet in de praktijk te laten slagen.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in het wetsvoorstel sprake is van het beperken van het aantal groepen per gemeente. Deze leden zijn van mening dat dit het enige onderdeel van het wetsvoorstel is, dat niet duidelijk is. Zij vragen of het wordt toegestaan een maximum te stellen aan het aantal groepen per gemeente. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat het maximeren van het aantal groepen of de omvang van de groepen niets te maken heeft met het bevorderen van de kwaliteit van het taxivervoer. Deze leden zijn verder van mening dat het wetsvoorstel de gemeente, door de bevoegdheid om een minimale groeps grootte vast te stellen, al veel invloed geeft op het aantal bedrijven en groepen dat actief zal zijn.

De leden van de PVV-fractie hebben bezwaar tegen het beperken van het aantal groepen per gemeente, omdat ook zij het wetsvoorstel op dit punt onduidelijk vinden. Het aantal groepen, of de grootte daarvan, hebben ook in de ogen van deze leden niets te maken met de kwaliteit van het taxivervoer voor de reiziger. De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat de gemeente, door zowel het aantal groepen als de groeps grootte vast te mogen stellen, veel invloed zou krijgen op bedrijven die actief willen zijn op de taximarkt.

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat het invoeren van verplichte groepsvorming en een verplicht lidmaatschap van een dergelijke groep voor actieve taxichauffeurs binnen de desbetreffende gemeente één van de belangrijkste aspecten is van de aanvullende gemeentelijke bevoegdheden die met dit wetsvoorstel worden gecreëerd. Deze leden willen wel graag een beter beeld krijgen van de daadwerkelijke invulling van deze maatregel. Zo vragen zij voor welke chauffeurs binnen een bepaalde gemeente het lidmaatschap van een groep verplicht wordt gesteld. Ook vragen zij of er een minimum en/of een maximum wordt gesteld aan het aantal chauffeurs waaruit een taxigroep bestaat. Verder vragen zij of er een maximum wordt gesteld aan het aantal groepen dat actief mag zijn binnen een bepaalde gemeente. Zij willen verder weten wie controleert of de verschillende actieve groepen binnen een gemeente ook daadwerkelijk onderscheidende uiterlijke eigenschappen hebben waardoor de klant ze kan herkennen. Daarnaast vragen zij wie erop toeziet dat chauffeurs die bij een groep zijn weggestuurd wegens wangedrag of disfunctioneren, niet direct weer aan de slag kunnen bij een andere groep. Zij vragen ook na hoeveel overtredingen danwel klachten er daadwerkelijk actie kan worden ondernomen tegen een chauffeur of tegen een overkoepelende taxigroep. Verder vragen zij in hoeverre de mogelijkheid tot het optreden tegen een overtreder afhankelijk is van de aard van de overtreding die is begaan. De leden van de SP-fractie verlangen een helder antwoord op al deze vragen. Voor zover het bij bovenstaande vragen om gemeentelijk beleid gaat, vragen deze leden de regering om de bandbreedtes aan te geven die het wetsvoorstel de gemeenten biedt.

De leden van de SP-fractie vragen waarom de regering met het wetsvoorstel alleen de G4 de mogelijkheid geeft om groepsvorming in te voeren. Ook in andere Nederlandse steden zou volgens deze leden een dergelijke uitbreiding van de wettelijke instrumenten een oplossing kunnen bieden om problemen in de taxisector structureel aan te pakken. De leden van de SP-fractie constateren dat de voorgestelde wetswijziging gemeenten slechts de mogelijkheid biedt om maatregelen te treffen, maar ze daartoe niet ongevraagd verplicht. Het is volgens deze leden logisch dat alleen gemeenten die problemen hebben in met name de opstapsector van de taxibranche, groepsvorming zullen invoeren om deze problemen aan te pakken. De leden van de SP-fractie vragen of de regering de gemeenten buiten de G4 onvoldoende vertrouwt om hen toegang te geven tot dezelfde instrumenten. Deze leden vragen of gemeenten buiten de G4 signalen hebben afgegeven dat ze groepsvorming willen invoeren, of daar zelfs om verzocht hebben. Als dat inderdaad zo is, vragen deze leden om welke gemeenten het gaat en of het daarbij alleen om signalen gaat of daadwerkelijk om duidelijke verzoeken.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het een belangrijk onderdeel van het wetsvoorstel is om verplichte groepsvorming op de opstapmarkt voor taxi's mogelijk te maken. Genoemde leden vragen hoe daarbij kan worden voorkomen dat er teveel macht bij één groep komt te liggen. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren verder dat het voornemen is om in eerste instantie alleen de G4 aan te wijzen als gemeenten waar groepsvorming kan worden toegepast. Genoemde leden erkennen dat de problematiek in kleinere steden wellicht kleiner is, maar zij zijn van mening dat er ten aanzien van het type problematiek wel overeenkomsten kunnen zijn. Deze leden vragen daarom om een nadere onderbouwing van deze keuze en geven in overweging ook andere gemeenten de mogelijkheid te geven om over te gaan tot groepsvorming, mits onderbouwd kan worden dat de maatregelen conform het voorgestelde artikel 82a onvoldoende soelaas bieden.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren verder dat gemeenten regels kunnen stellen voor het minimum aantal groepen in hun gemeente.

Genoemde leden vragen of gemeenten ook een maximum kunnen stellen aan dat aantal groepen. Als dit het geval is, vragen deze leden hoe een gemeente op een juridisch houdbare manier de lokale vergunningen voor groepen moet verdelen.

Aspecten van handhaving en uitvoering gemeentelijke bevoegdheden
De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat het eisen van een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) en het toepassen van de Wet bibob een grote rol kunnen spelen in het opschonen van de taxibranche. Deze leden zijn daarom content dat in het wetsvoorstel de mogelijkheid voor gemeenten is opgenomen om de Wet bibob toe te passen.

De leden van de PvdA-fractie hechten er waarde aan dat duidelijk en objectief omschreven wordt in welke gevallen de gemeente (of de politie) zelf kan optreden richting chauffeur. Hierdoor wordt volgens deze leden voorkomen dat er verwarring ontstaat over de handhavingssystematiek. De leden van de PvdA-fractie vragen in hoeverre (de voorgestelde wijziging van) de Wp2000 gemeenten expliciet de mogelijkheid biedt om zelf gemeentelijke taxipassen in te trekken.

Het verheugt de leden van de SP-fractie dat, in navolging van de motie-Roefs/Roemer over een voorstel voor het toepassen van de Wet bibob door gemeenten (Kamerstuk 31 521, nr. 37 d.d. 24 september 2009), de Wet bibob volgens het wetsvoorstel door gemeenten kan worden toegepast om malafide taxibedrijven aan te pakken. Deze leden vragen of de mogelijkheid tot het inzetten van de Wet bibob nu alleen gaat gelden voor de G4, of dat iedere Nederlandse gemeente hier gebruik van zal kunnen maken. De leden van de SP-fractie gaan er van uit dat deze mogelijkheid voor alle Nederlandse gemeenten geldt en dat de Wet bibob kan worden gebruikt om zowel (de organisaties achter) taxigroepen als individuele taxibedrijven aan te pakken.

Aspecten van handhaving en uitvoering

De leden van de VVD-fractie willen dat de chauffeurspas of de ondernemersvergunning wordt ingetrokken bij zware overtredingen of een regelmatig patroon van kleinere overtredingen. Deze leden vragen de regering om uiteen te zetten welke mogelijkheden hiertoe bestaan en welke instantie hier primair verantwoordelijk voor is.

De leden van de SP-fractie constateren tevreden dat hun verzoek om een directe koppeling tussen een veroordeling en de intrekking van een VOG is ingewilligd. Een VOG wordt volgens deze leden gemiddeld eens in de vijf jaar aangevraagd. Als een taxichauffeur veroordeeld wordt voor een strafbaar feit dat een belemmering kan vormen voor de uitoefening van zijn huidige functie van chauffeur, dan achten de leden van de SP-fractie het van groot belang dat zijn VOG kan worden ingetrokken en dat zijn eventuele werkgever daarvan op de hoogte wordt gesteld. De leden van de SP-fractie vragen verder wie verantwoordelijk wordt voor de handhaving van de taxiregelgeving en in hoeverre gemeentelijke en landelijke handhavingsorganen daarbij samen zullen werken. Deze leden vragen de regering om een duidelijk overzicht te geven van welke instantie in welke situatie verantwoordelijk is voor de handhaving van de gestelde regels en welke instrumenten de desbetreffende instanties daarbij hebben om handelend op te treden.

Artikel 76

De leden van de SP-fractie vragen waarom chauffeurs, met vrijstelling daartoe van de Minister, hun vergunningsbewijs niet langer zichtbaar

hoeven te tonen. Deze leden vragen of het vergunningsbewijs niet juist een nuttig instrument voor klanten is om een goed en onderbouwd beeld te krijgen over de betreffende chauffeur, alvorens in te stappen. De leden van de SP-fractie zijn ook van mening dat de zichtbaarheid van de vergunning zeer nuttig kan zijn bij het indienen van een klacht, indien de chauffeur zich niet naar tevredenheid van de klant heeft gedragen. Deze leden vragen of, indien de mogelijkheid tot ontheffing wordt gecreëerd omwille van de privacy omdat op deze vergunningen in sommige gevallen ook een adres vermeld staat, het niet veel effectiever is om dit adres voortaan niet meer te vermelden op het vergunningsbewijs, maar wel de verplichting te handhaven om het vergunningsbewijs zichtbaar te tonen. De leden van de SP-fractie hadden dit graag anders gezien in het wetsvoorstel.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink