

Vergaderjaar 2019–2020

31 521

Taxibeleid

25 295

Infectieziektenbestrijding

Nr. 120

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 maart 2020

De taximarkt leeft in onzekere tijden. Als gevolg van de coronacrisis loopt de vraag naar taxi's sterk terug, waardoor er sprake is van derving van inkomsten.

Recent heeft het kabinet een uitgebreid steunpakket en een aantal tijdelijke maatregelen voor ondernemers aangekondigd, zoals een regeling voor ZZP-ers met versoepelde mogelijkheden om bijstand aan te vragen. Samen met Koninklijke Nederlands Vervoer (KNV) wordt bekeken welke onderdelen van het maatregelenpakket juist ook voor de ondernemers in de taxibranche kunnen worden ingezet.

Omdat juist in deze periode beschikbaarheid van vervoer van essentieel belang kan zijn, vervult het zorg- en taxivervoer momenteel een belangrijke functie. Net als bij OV is het uitgangspunt dat er alleen gebruik wordt gemaakt van een taxi, als er geen andere optie is. De gezondheid van zowel de chauffeur als de reiziger staat daarbij voorop. Het is daarom van belang dat zowel reizigers als taxiondernemers de adviezen van het RIVM ten aanzien van hygiëne en persoonlijke afstand opvolgen. Aansluitend op deze basisuitgangspunten vervoert een taxi alleen een passagier wanneer er sprake is van een afstand van minimaal 1,5 meter tussen chauffeur en passagier, of wanneer er een gesloten afscheiding is tussen de chauffeur en passagier. Daarnaast is het advies om maximaal één passagier tegelijkertijd te vervoeren, tenzij het personen van hetzelfde huishouden zijn.

In samenspraak met Koninklijk Nederlands Vervoer, RIVM en Zorgverzekeraars Nederland zijn er aanvullend twee protocollen opgesteld voor verantwoord taxi- en zorgvervoer. Eén protocol dat gebruikt kan worden voor regulier taxi- en zorgvervoer, maar ook een protocol met zeer specifieke richtlijnen die van toepassing zijn op het vervoer van personen met (het vermoeden van) COVID-19 virus. Beide protocollen zijn als

bijlage bij deze brief toegevoegd en worden o.a. geplaatst op rijksoverheid.nl en de website van KNV¹.

In de afgelopen twee jaar is met uw Kamer regelmatig gesproken over de regulering van het straattaxivervoer. Toen is het regelgevend kader toegelicht in een aantal brieven.² Tijdens het algemeen overleg Openbaar vervoer en taxi van 26 september jl. (Kamerstuk 23 645, nr. 710) is toegezegd om een overzicht te sturen van de verschillen en de overeenkomsten in regelgeving tussen de opstap- en bestelmarkt. Daarbij gaat het nadrukkelijk niet alleen over de regelgeving zelf, maar ook over de praktijk van handhaving en sanctionering daarvan. Met deze brief doe ik de toezegging gestand. Conform het verzoek van uw Kamer heb ik FNV Taxi en KNV Taxi- en Zorgvervoer gevraagd om hun visie hierop met mij te delen. De brieven van FNV Taxi en KNV Taxi- en Zorgvervoer zijn als bijlagen bij deze brief gevoegd³. Met deze brief doe ik verder de toezegging gestand over de registratie van ongevallen waarbij een taxi is betrokken en ga ik in op de omwisselactie van kaarten voor de Boordcomputer Taxi (BCT).

Regelgeving taximarkt

Voor de gehele taximarkt (opstap-, bestel- en contractvervoermarkt) gelden dezelfde regels. Het gaat onder meer om de landelijke kwaliteitseisen die aan het taxivervoer worden gesteld (Wet personenvervoer 2000), arbeidstijdenregelgeving (Arbeidstijdenbesluit vervoer), verkeersregelgeving (Wegenverkeerswet 1994, Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990), duurzaamheidseisen (bijv. milieuzones), maatregelen met betrekking openbare orde (bijv. APV), strafrechtelijke bepalingen (Wetboek van Strafrecht, Wet op de economische delicten) en belastingregelgeving. De enige uitzondering hierop is dat gemeenten bevoegd zijn om op de opstapmarkt *aanvullende* kwaliteitseisen te stellen aan de herkenbaarheid van taxivoertuigen, aan bijvoorbeeld de lokale stratenkennis van taxichauffeurs en over het indienen en behandelen van klachten. Op dit moment maken negen gemeenten van deze bevoegdheid gebruik.⁴ Dit wil niet zeggen dat binnen deze gemeenten sprake is van een oneerlijk speelveld. Immers, voor alle aanbieders op de opstapmarkt gelden in de desbetreffende gemeente dezelfde aanvullende gemeentelijke regels, evenals voor alle aanbieders op de bestelmarkt in de gemeente dezelfde nationale regels gelden.

Regelgeving opstap- en bestelmarkt

In haar brief pleit FNV voor het gelijktrekken van dit deel van de regelgeving, door de bevoegdheid van de gemeenten om aanvullende kwaliteitseisen te stellen uit te breiden naar de bestelmarkt. In algemene zin acht ik het van belang om onnodige regulering te voorkomen. Het gelijktrekken moet dus geen doel op zich zijn. Dit temeer gelet op de rol die besteld vervoer kan spelen in *Mobility-as-a-Service*. In het belang van de reiziger moet voorkomen worden dat ontwikkelingen in de aanbodzijde beperkt worden door meer regulering dan vanuit het publiek belang gerechtvaardigd is.

Uitbreiding van de bevoegdheid tot lokale regulering is alleen aan de orde als duidelijk is dat op de bestelmarkt kwaliteitsproblemen zijn en dat die niet binnen de bestaande (wettelijke) kaders kunnen worden opgelost. Mij

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Kamerstuk 31 521, nrs. 105 en 106 en 116

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Amsterdam, Arnhem, Breda, Eindhoven, 's-Gravenhage, 's-Hertogenbosch, Rotterdam, Tilburg en Utrecht.

is nog niet gebleken van dergelijke problemen waarvoor dit het geval is. Beschikbare cijfers wijzen er eerder op dat de kwaliteit op de bestelmarkt hoger wordt gewaardeerd dan die op de opstapmarkt, ook in gemeenten die aanvullende kwaliteitseisen hebben gesteld op de opstapmarkt.⁵

Op basis van voorgaande kan gesteld worden dat het introduceren van een wettelijke bevoegdheid voor gemeenten om ook aanvullende kwaliteitseisen te stellen voor de bestelmarkt niet voor de hand ligt. Bovendien zal dergelijke regulering naar verwachting niet effectief zijn. De aanvullende kwaliteitseisen die gemeenten met een lokale taxiverordening kunnen opleggen, zijn immers gericht op de specifieke kenmerken van de opstapmarkt. Ter illustratie: de gemeente is bevoegd om eisen te stellen aan de herkenbaarheid van taxivoertuigen. In de praktijk wordt dan een daklicht verplicht gesteld waarmee de ondernemer en de chauffeur herkenbaar worden voor de reiziger. De reiziger kan hiermee bij een volgende taxirit beoordelen of hij of zij nogmaals in een taxi van deze ondernemer stapt en weet in het geval van een klacht wie de desbetreffende chauffeur was. Hiervan gaat een kwaliteitsprikkel uit. Op de bestelmarkt weet de reiziger per definitie bij welke vervoerder de taxirit is aangevraagd. Daarmee is immers via telefoon, website of app contact opgenomen. Een verplicht daklicht zal dus niet leiden tot aanvullende kwaliteitsprikkel.

Handhaving en sanctionering in de praktijk

Met de Kamer ben ik het eens dat het regelgevend kader niet moet leiden tot ongerechtvaardigde verschillen in handhaving of sanctionering. Met andere woorden: er mogen daarin geen verschillen zijn die niet worden gerechtvaardigd door de specifieke kenmerken van de markten. KNV en FNV geven aan dat op de opstapmarkt zwaarder wordt gehandhaafd dan op de bestelmarkt. In de negen gemeenten die aanvullende kwaliteitseisen hebben opgelegd, wordt door de gemeente op de opstapmarkt op die eisen gehandhaafd. Dat daarmee per saldo meer handhaving plaatsvindt is logisch en gerechtvaardigd aangezien taxi's die in deze gemeenten actief zijn op de opstapmarkt niet alleen aan de landelijke eisen, maar daarnaast ook aan de lokale aanvullende eisen moeten voldoen. Bovendien betekent dit ook dat gehandhaafd wordt op aanbieders die zonder aan die lokale eisen te voldoen op de opstapmarkt actief zijn. Omdat de overige regelgeving waaraan taxi's moeten voldoen het onderscheid tussen opstapmarkt en bestelmarkt niet kent, is er op basis van deze regelgeving geen grondslag om zwaarder te handhaven op de opstapmarkt. Het is aan de respectievelijke handhavingsinstanties (zoals de politie, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Belastingdienst en de Inspectie SZW) om op basis van eigen afwegingen de handhavingsinzet te bepalen.

Ik ben wel met de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV), de ILT en de gemeentes Amsterdam, Rotterdam en Breda in gesprek over een pilot waarin – in aanvulling op de bestaande handhaving door de ILT en het Sociaal Fonds Taxi (SFT) – ook handhavers van die gemeenten een aantal bepalingen uit de Wet personenvervoer 2000 kunnen gaan handhaven. Daarmee worden zowel de handhavingscapaciteit in absolute zin als de handhavingsbevoegdheid van gemeentelijke handhavers op de bestel-

⁵ In Amsterdam waren de klantwaarderingcijfers in 2018 op de opstapmarkt 5,2 (markt als geheel) en 5,9 (laatste rit) en op de bestelmarkt 7,4 (markt als geheel) en 5,6 (laatste rit) (bron: Taximonitor 2018 Amsterdam, 2019). In 's-Hertogenbosch waren de klantwaarderingcijfers in 2018 op de opstapmarkt 6,1 (markt als geheel) en 6,8 (laatste rit) en op de bestelmarkt 6,8 (markt als geheel) en 7,9 (laatste rit) (bron: Evaluatie taxibeleid 's-Hertogenbosch, KWINK groep, 2019).

markt vergroot. Momenteel werk ik samen met genoemde partijen een pilootaanvraag uit, die vervolgens goedkeuring nodig heeft van het openbaar ministerie. Ik houd uw Kamer op de hoogte van de vorderingen op dit vlak.

Uit de brief van KNV blijkt dat er in Amsterdam concrete situaties zijn waarin voor een vergelijkbare overtreding een chauffeur op de opstapmarkt anders gestraft kan worden dan een chauffeur op de bestelmarkt. Dat is onwenselijk. Het is dan ook goed dat handhavers van de gemeente sinds juli 2019 daar waar dat kan een Mulderboete (administratieve sanctie) schrijven voor overtredingen van verkeersvoorschriften. Daarmee is voor die overtredingen de sanctionering tussen de opstap- en bestelmarkt gelijkgetrokken. Daarnaast wordt het handhavingsbeleid van de gemeente per 1 april 2020 gewijzigd. Ik blijf ook in dit kader met de gemeente Amsterdam in gesprek ten behoeve van de Agenda Taxi 2020–2025 die beoogd wordt in de zomer van 2020 vastgesteld te worden.

Registratie ongevallen

Tijdens het algemeen overleg Openbaar vervoer en taxi van 26 september 2019 is toegezegd om met de Minister JenV de mogelijkheden en onmogelijkheden te bespreken van het bij een ongeval verplicht registreren voor welk bedrijf een taxichauffeur rijdt.

Na overleg met mijn collega van JenV kan ik u het volgende melden. Taxibedrijven en -platforms werken veelal met zzp'ers of rechtspersonen waarbij een groep chauffeurs werkzaam is. Het registreren van de werkgever levert in zo'n geval geen inzicht in het taxibedrijf of -platform. Omdat veel chauffeurs werkzaam zijn via verschillende taxibedrijven en -platforms, is het evenmin mogelijk om de opdrachtgever eenduidig te registreren. Ter illustratie: een chauffeur kan betrokken raken bij een ongeval onderweg van een rit voor een taxibedrijf naar een rit via een platform. Of onderweg naar huis na een werkdag waarin voor verschillende taxibedrijven en -platforms ritten zijn gereden. Daar komt bij dat de politie bij een ongeval geen gegevens registreert van de werkgever of de opdrachtgever van de betrokkenen bij een ongeval. Het is niet eenvoudig om structureel bij ongevallen of bij specifieke soorten ongevallen – zoals enkel bij ongevallen met taxi's – gegevens van de werkgever of opdrachtgever te registreren in de politiesystemen. Het betekent dat aanpassing van de werkwijze noodzakelijk is van een grote groep politiemensen, terwijl de registratie niet de door de Kamer gewenste informatie oplevert. Ik ben daarom met mijn collega van JenV van mening dat het niet zinvol en wenselijk is om in de politiesystemen een registratie op te nemen van de werkgever of de opdrachtgever van een taxichauffeur die bij een ongeval betrokken is. Wel zijn VenJ en lenW op dit moment bezig met het verankeren van de wettelijke grondslag van de verkeersongevallenregistratie in verband met privacy. Dat betekent onder meer dat kentekengegevens standaard verwerkt mogen worden in de ongevallenregistratie. Door deze kentekenkoppeling kunnen taxi's uit de registratie worden gefilterd, waardoor beter zicht ontstaat op de ontwikkeling van ongevallen waarbij een taxi betrokken is.

Boordcomputer taxi

Uw Kamer is op verschillende momenten geïnformeerd over de verplichte omwisselactie van de kaarten voor de Boordcomputer Taxi (hierna BCT). De bijna 70.000 persoonsgebonden kaarten van taxiondernemers, -chauffeurs en werkplaatsen zijn inmiddels vervangen, op enkele specifieke gevallen na. Sinds 21 maart 2020 moet iedereen de nieuwe BCT-kaart in bezit hebben en gebruiken. Het overgrote deel van de

kaarthouders heeft tijdig zijn nieuwe kaart in ontvangst genomen. Chauffeurs die hun nieuwe kaart nog niet bezitten zijn opnieuw opgeroepen hiervoor alsnog zo snel mogelijk een afspraak te maken.

De ILT en haar handhavingspartners (politie en Koninklijke Marechaussee) voeren regelmatig taxiconroles uit. Bij deze controles kijkt de inspecteur onder andere of de nieuwe BCT-kaart (G3) aanwezig is en wordt gebruikt en of de BCT functioneert. De ILT betracht coulance richting die taxichauffeurs die hun nieuwe kaart nog niet in bezit hebben, maar die wel vóór 21 maart een afspraak voor bezorging maakten.

Om de nieuwe BCT-kaart te kunnen gebruiken was ook een update nodig van de BCT. Ook dit is bij het overgrote deel van de in totaal 35.800 in de markt aanwezige BCT's gebeurd. Als deze update niet voor 21 maart 2020 is uitgevoerd, dan functioneert de BCT niet meer. In dat geval is voor de taxichauffeur de fabrikant van de BCT het eerste aanspreekpunt.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga