

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

3409

Vragen van het lid **De Mos** (PVV) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *taxibedrijven* (ingezonden 20 juli 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 augustus 2011).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het feit dat de meeste taxibedrijven, vanwege de controle op de eigen chauffeurs, al een zeer modern geautomatiseerd systeem hebben en dat de verplichte boordcomputer, die qua mogelijkheden al zeer ouderwets is, mosterd na de maaltijd is? Zo ja, bent u bereid om de komst van de verplichte boordcomputer te beoordelen op nut en noodzaak, zeker gezien het feit dat de boordcomputer al is opgenomen in de wp2000, maar dat invoering keer op keer is uitgesteld?

Antwoord 1

Mij is bekend dat een aantal, meest grotere taxiondernemingen over een systeem beschikt waarmee zij op geautomatiseerde wijze gegevens over de ritten van een taxivoertuig verkrijgen. Dit aantal betreft een beperkt deel van de ca 4 500 taxiondernemingen in Nederland. Met de boordcomputer taxi (BCT) wordt effectiever en efficiënter toezicht mogelijk, worden de concurrentievoorwaarden meer gelijk en verminderen de administratieve lasten van ondernemers. Daarnaast kunnen technische ontwikkelingen in de BCT worden verwerkt, zodat de BCT steeds bijdetijds kan zijn. De BCT is daarom geen mosterd na de maaltijd, maar een wezenlijk onderdeel van de modernisering en professionalisering van de taxibranche. Ik heb hierover reeds een aantal keren met uw Kamer gesproken, laatstelijk nog bij het overleg over de taxiwet op 13 april jl. Daarom ook vind ik het opnieuw bezien van nut en noodzaak van de BCT niet nodig, mede omdat hiervoor een breed draagvlak bestaat bij werkgevers en werknemers in de taxisector.

Vraag 2

Bent u op de hoogte van het feit dat Nederland als enige land ter wereld een rij- en rustijdenwet voor taxi's kent en de boordcomputer toe moet gaan zien op de handhaving daarvan? Zo ja, kunt u uitleggen hoe dit miljoenen kostende systeem bijdraagt aan de verkeersveiligheid?

Antwoord 2

Naast Nederland kennen Zwitserland, Zweden en Nieuw Zeeland regelingen voor rij- en rusttijden voor taxichauffeurs. In andere landen is dit vaak een zaak voor regionale/locale overheden, of geldt een nationale arbeidstijdenregeling niet specifiek voor taxichauffeurs.

Bij het opstellen van de nieuwe taxivisie in 2009 is samen met de taxibranche de regeling tegen het licht gehouden. Geen der partijen was voorstander van afschaffing van de rij- en rusttijdenregeling. Daarbij speelde mee dat handhaving van het Arbeidstijdenbesluit-vervoer, waarin de rij- en rusttijden zijn vastgelegd, een grotere flexibiliteit voor de taxibranche met zich meebrengt dan terugvallen op de algemene Arbeidstijdenwet.

Doel van de BCT is vooral vereenvoudiging van de registratie van ritten en werktijden. Effectievere controle op met name rij- en rusttijden omwille van verhoging van de verkeersveiligheid is niet het hoofddoel. De taxibranche houdt zich voldoende aan de regels.

Vraag 3

Bent u op de hoogte van het feit dat de boordcomputer taxibedrijven € 4 500 per wagen gaat kosten? Zo ja, wilt u alsnog afzien van de komst van de boordcomputer, omdat deze kosten de doodsteek zullen zijn voor veel taxibedrijven?

Antwoord 3

Ik wil niet afzien van de komst van de boordcomputer. Een boordcomputer die voldoet aan de specificaties kost volgens mijn informatie ca € 1 000 à 1200. Voor elke BCT is een subsidie van € 600 beschikbaar. Daarnaast verminderen de administratieve lasten, zoals in het antwoord op vraag 1 aangegeven. Als een ondernemer kiest voor uitbreiding met extra functionaliteiten werkt dat prijsverhogend. Ondernemers kunnen ervoor kiezen tot gezamenlijke inkoop over te gaan, zodat voor hen de prijs per BCT lager kan uitvallen dan bij individuele aanschaf.

Vraag 4

Bent u bekend met het feit dat de boordcomputer erg fraudegevoelig is en afhankelijk is van de betrouwbaarheid van de chauffeur? Zo ja, hoe beoordeelt u dit uitgangspunt?

Antwoord 4

De specificaties van de BCT zijn zodanig opgesteld dat de fraudegevoeligheid van de BCT beperkt is en aanzienlijk minder is dan in het huidige, handmatige systeem.

De boordcomputer wordt gebouwd op basis van onder andere beveiligingseisen die volgens een internationale standaard, de zogenaamde Common Criteria, zijn opgesteld, getoetst en gecertificeerd. Om een BCT op de markt te brengen heeft de fabrikant een typegoedkeuring nodig. Onderdeel hiervan is het laten toetsen van het systeem op de beveiligingseisen door een daartoe geaccrediteerd laboratorium.

Uitgangspunt bij de eisen aan de BCT is dat het verzamelen van gegevens automatisch plaatsvindt met sensoren. Sommige informatie, zoals het starten en stoppen van een rit, is niet met sensoren vast te stellen. De chauffeur zal moeten aangeven dat een rit start of stopt. Op basis van dat seintje worden vervolgens automatisch de registratiegegevens verzameld, zoals de GPS-coördinaten, tijd en kilometerstand. Op deze gegevens kan de chauffeur geen invloed uitoefenen. Daarnaast voorkomt de BCT onbedoelde fouten zoals verschrijvingen in werkmap en rittenstaat. De BCT is daarom veel minder afhankelijk van de betrouwbaarheid van de chauffeur dan het huidige systeem.