

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

282

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *twee werkbezoeken aan de taxibranche d.d. 14 september en 29 september jl.* (ingezonden 30 september 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 oktober 2016).

Vraag 1

Wat is uw mening over het jarenlange verloop van de invoering van de boordcomputer taxi (BCT) van 2000 tot en met 2016?

Antwoord 1

Nu de uitrol van de verplichte software update van de BCT bijna achter de rug is, is het invoeringstraject zo goed als afgerond. Het invoeringstraject heeft langer geduurd dan vooraf gepland. Invoering van de BCT is een omvangrijk en complex project. Vertraging was niet in alle gevallen te voorkomen.

Het invoeringstraject is gestart na de invoering van de BCT-plicht in oktober 2011. Hieraan vooraf ging een aantal jaren voorbereiding met onder andere de publicatie van de specificaties van de BCT in oktober 2010 (Stcrt. 2010, 11225).

In het invoeringstraject is de aanvankelijke ingangsdatum van oktober 2013 voor invoering van de BCT in het straattaxivervoer uitgesteld naar juli 2014. Dit omdat fabrikanten pas vanaf maart 2013 met BCT's op de markt kwamen en taxiondernemers een keuze wilden kunnen maken uit verschillende typen BCT's. Volgens planning is de BCT sinds 1 februari 2015 ook verplicht in het taxivervoer.

Zoals aangegeven in de brief van 13 februari 2015 (Kamerstuk 31 521, nr. 85), zijn in 2014 problemen geconstateerd met het functioneren van de BCT. Dit is aanleiding geweest om de BCT-specificaties te wijzigen per 1 april 2015 (Stcrt. 2015, 9656). Na uitrol van de verplichte software update voldoen alle BCT's aan de gewijzigde specificaties.

Vraag 2

Bent u van mening dat de gestelde doelen voor de invoering van de BCT inmiddels gehaald zijn?

Antwoord 2

Zoals in overleg met uw Kamer is afgesproken, wordt op dit moment de BCT geëvalueerd. Uiterlijk 1 april 2017 wil ik u informeren over de uitkomsten van deze eerste evaluatie.

Vraag 3

Acht u het nog steeds redelijk om de update van de BCT van een ondernemer te vragen in het geval dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zelf de BCT niet kan uitlezen en er vervolgens een update ontwikkeld dient te worden ten behoeve van de ILT? Acht u het ook redelijk om de prijzen van de update van de BCT door de fabrikantenbranche zelf te laten vaststellen?

Antwoord 3

Ja. Het uitgangspunt is altijd geweest dat de BCT en updates van de BCT door de markt worden ontwikkeld en gedragen. Hiervoor is in het invoerings-traject bewust gekozen mede op aangeven vanuit de taxisector. Zo kunnen BCT fabrikanten rekening houden met uiteenlopende klantwensen en kan de taxiondernemer kiezen uit meerdere aanbieders. De overheid heeft daarbij een subsidieregeling getroffen voor taxiondernemers voor de aanschaf van de BCT en voor de BCT fabrikanten ten behoeve van de ontwikkeling van de huidige update.

De data uit de BCT was, zo werd geconstateerd in 2014, niet volledig betrouwbaar en daardoor niet geschikt voor handhavingdoeleinden. Na de update is de data uit de BCT wel geschikt voor handhavingdoeleinden. De update is daarnaast bedoeld om het proces van updaten te vereenvoudigen ten behoeve van de taxiondernemer. Na deze update kan dat namelijk online en hoeft een taxi niet langer naar de werkplaats (alleen in het uitzonderlijke geval de meetapparatuur van de BCT wordt beïnvloed door de update). Dat scheelt de taxiondernemer tijd en geld.

Dat de BCT fabrikanten zelf de prijzen van de update vaststellen sluit aan bij het hierboven genoemde uitgangspunt. Wat taxiondernemers betalen voor de update is afhankelijk van de keuze voor BCT leverancier en service contract. Circa 65% van de taxiondernemers krijgen de update door de BCT fabrikant kosteloos ter beschikking gesteld.

Vraag 4

Vindt u het redelijk om vanaf 1 oktober 2016 te gaan handhaven nu de update niet goed werkt en ondernemers beboet worden die geen update van de BCT hebben? Vindt u ook dat er pas kan worden gehandhaafd als de BCT in alle opzichten goed functioneert? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ja het is redelijk omdat er een lange periode van gewenning voor taxiondernemers en chauffeurs aan de datum van 1 oktober 2016 is vooraf gegaan. Tussen het najaar van 2014 en 1 juli 2016 is niet actief gehandhaafd op de BCT. Vanaf 1 juli 2016 is de handhaving langzaam opgebouwd. Vanaf 1 oktober is de handhaving volledig. Dat betekent dat de ILT een sanctie kan opleggen in het geval een taxi niet is uitgerust met een BCT, de BCT bewust niet goed wordt gebruikt of bediend en als de data uit de BCT daartoe aanleiding geeft (overtreding arbeids- en rusttijden).

Mocht een taxiondernemer aantoonbaar buiten zijn schuld nog geen update op zijn BCT hebben geïnstalleerd, dan volgt geen boete.

Naar de laatste informatie werkt de update van alle drie de BCT fabrikanten. Dat wil zeggen na installatie van de update levert de BCT voor handhavingdoeleinden bruikbare data. Dat neemt niet weg dat er problemen kunnen ontstaan bij taxiondernemers na installatie van de update. Signalen van taxiondernemers worden daarom actief centraal verzameld. Tot dusver blijven problemen binnen acceptabele grenzen en worden ze zo snel mogelijk door de BCT fabrikanten opgelost. Handhaving is kortom goed mogelijk.

Vraag 5

Kunt u aangeven hoe hoog de boetes zijn die de ILT oplegt als de BCT niet naar behoren functioneert? Kunt u de verschillende boetes, inclusief de hoogte van deze boetes, in een overzicht weergeven?

Antwoord 5

Geen deugdelijke BCT in taxi aanwezig (inclusief juiste software)	€ 1.800 boete
BCT wel aanwezig, maar niet geactiveerd	€ 1.800 boete
BCT wel aanwezig en geactiveerd, maar niet gekoppeld aan onderneming	€ 1.800 boete
BCT wel aanwezig, maar er is (ongeacht de reden) geen juiste registratie van arbeids- en rusttijden	€ 4.400 boete
Fraude met BCT door ondernemer	€ 1.800 boete
Fraude met BCT door chauffeur	€ 700 boete

Vraag 6

Bent u bereid om, gezien de problematiek van de voorafgaande tien jaar, te onderzoeken of er een begeleidingscommissie kan worden opgericht met alle betrokken partijen (ministerie, ILT, Stichting Taxi Belangen (STN), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), BCT-fabrikanten en software leveranciers) om deze problematiek regelmatig te bespreken en afspraken te maken over eventuele vervolg- en verbeterstappen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Er is een begeleidingscommissie actief. Hierin hebben de door u genoemde partijen zitting, met uitzondering van STN.

Vraag 7

Bent u ook bereid om naar rij- en rusttijden te kijken van zelfstandig taxiondernemers die na 5,5 uur arbeidstijd verplicht pauze moeten nemen, zelfs als deze chauffeur geen meter met de auto gereden heeft en 5,5 uur stil heeft gestaan bij een station bijvoorbeeld? Bent u bereid om te onderzoeken of de wachttijden voor stations kunnen tellen als rusttijd in plaats van arbeidstijd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Voor een zelfstandig taxiondernemer geldt een verplichte pauze na een minimale arbeidstijd van vijf en een half uur. Deze verplichte pauze hoeft niet direct na vijf en een half uur te worden opgenomen. Dat kan bij een werkdag van acht uur bijvoorbeeld ook na drie, vier of zes uur en is aan de zelfstandig taxiondernemer.

De regel is dat wachttijd op een standplaats voor taxivervoer telt als arbeidstijd. De taxichauffeur houdt zich op een standplaats voor taxivervoer beschikbaar voor een klant die vrij is om op ieder moment welke taxi dan ook te kiezen. Deze regel maakt onderdeel uit van een samenhangend pakket van afspraken over arbeids- en rusttijden tot stand gekomen op 1 januari 2015 na lange onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers.