

Vergaderjaar 2019–2020

31 521

Taxibeleid

Nr. 116

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 september 2019

Met deze brief informeer ik u over de voortgang over een aantal activiteiten die in het kader van het taxibeleid in gang zijn gezet.

Taxibeleid op lokaal niveau

De kwaliteit van de taximarkt wordt landelijk gereguleerd en de gestelde eisen gelden dan ook voor *alle* taxiondernemers- en chauffeurs. Hetzelfde geldt voor eisen die lokaal gesteld kunnen worden ten aanzien van openbare orde, overlast en verkeer. Vanwege de specifieke kenmerken van de opstapmarkt, mogen gemeenten op dat deel van de markt lokaal aanvullende regels stellen over bijvoorbeeld de herkenbaarheid van taxivoertuigen, aan de lokale stratenkennis van taxichauffeurs en over het indienen en behandelen van klachten.

Zoals aangekondigd in mijn vorige brief heb ik de afgelopen periode onder onafhankelijk voorzitterschap en begeleid door het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) met gemeenten gesproken over de problemen op de taximarkt die gemeenten lokaal ervaren en de manier waarop daarmee kan worden omgegaan. Dit heeft geleid tot beter inzicht en in een gezamenlijk beeld over de lokale problematiek en het wenselijke vervolg. De problemen die gemeenten ervaren hangen in belangrijke mate samen met openbare orde of verkeersveiligheid. Daarnaast ervaren gemeenten problemen met toezicht en handhaafbaarheid, ook gegeven het feit dat een substantieel aantal taxichauffeurs op zowel de opstap- als de bestelmarkt actief is. Uit deze analyse is gekomen dat gemeenten erbij gebaat zijn dat de taximarkt integraal (dus diverse soorten problemen en voor zowel de opstap- als de bestelmarkt) gereguleerd kan worden op basis van de bestaande wet- en regelgeving. Daartoe breng ik met de gemeenten in kaart welke gemeentelijke bevoegdheden en *best practices* ingezet kunnen worden om specifieke problemen op de taximarkt te adresseren afhankelijk van de specifieke lokale situatie en via het lokale beleid en de taxiverordening. Dit

kunnen juridische bepalingen zijn, maar ook verkeersbeïnvloedende maatregelen. Niet alleen hoeven gemeenten hiermee niet allen het wiel opnieuw uit te vinden, ook biedt het beter inzicht in de instrumenten die tot hun beschikking staan. Daarnaast draagt het bij aan harmonisering van gemeentelijk taxibeleid, zonder dat het nodig is om lokale problematiek landelijk te reguleren.

Ook zie ik samen met gemeenten een meerwaarde in versterking van de handhaving op de taximarkt door enerzijds betere samenwerking tussen lokale en landelijke handhavingsinstanties en anderzijds betere uitwisseling van gegevens die voor de handhaving relevant zijn tussen deze instanties. Dit past binnen de pijler «Samenwerking diensten» van het programma Taxi, dat door de ILT wordt voorbereid en de verdere maatregelen die de ILT neemt om de handhaving te versterken (zie ook verderop in deze brief).

Bovengenoemde sporen ga ik samen met de gemeenten verder uitwerken. In de eerste helft van 2020 zal ik uw Kamer hier weer over informeren.

Ik blijf ook op andere manieren met gemeenten in gesprek om lokale problematiek aan te pakken, in het bijzonder met gemeente Amsterdam. In dit kader was lenW ook vertegenwoordigd in de Taskforce tussen Amsterdam en Uber die op 8 juli 2019 een *social charter* heeft gepresenteerd. Daarin zijn mijns inziens goede afspraken gemaakt over o.a. veiligheid, de inkomsten en rijtijden van chauffeurs, handhaving en sanctioneren en het delen van informatie.

Ik beschouw met bovenstaande acties de gewijzigde motie van het lid Öztürk (Kamerstuk 23 645, nr. 701) over het streven naar een gelijk speelveld op de taximarkt als afgedaan.

Verzekeringen

Tijdens het algemeen overleg Verzekeringen taxichauffeurs op 17 april 2019 (Kamerstuk 31 521, nr. 113) is de handhaving van onverzekerde taxivoertuigen te sprake gekomen. Ik ben blij u te kunnen melden dat vanaf 1 oktober 2019 alle taxi's 100% door de RDW worden gecontroleerd door middel van een zogenaamde registervergelijking. Kentekenhouders kunnen via deze deskcontrole een boete krijgen als ze onverzekerd of niet APK-gekeurd zijn. Tot nu toe werd alleen via een staandehouding op deze verplichtingen gecontroleerd. Naar verwachting gaat er van deze aangepaste vorm van handhaving een preventieve werking uit.

Vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de werking van de taxiverzekeringenmarkt heeft de Minister van Financiën uw Kamer geïnformeerd op 2 juli 2019 (Kamerstuk 31 521, nr. 114). De Minister en ik blijven met de sector en het Verbond van Verzekeraars in gesprek over de problematiek.

Handhaving

In mijn brief van 14 maart 2019 (Kamerstuk 31 521, nr. 106) heb ik aangegeven meer werk te maken van de handhaving op de Boordcomputer Taxi (BCT) door middel van deskhandhaving en de ontwikkeling van de nieuwe BCT-Toezichttool. Door structurele verbetering van de deskhandhaving zal de pakkans omhoog gaan. Omdat door deskhandhaving capaciteit efficiënter kan worden ingezet, is er op straat meer ruimte voor risicogestuurde handhaving. Bovendien bieden de uitkomsten van brede deskhandhaving aanknopingspunten voor gerichte straatcontroles. Want die blijven hard nodig om juist partijen die zich proberen te

onttrekken aan de regels op te sporen. Daarvoor moet de deskhandhaving wel op orde zijn.

Voor de verbetering van de deskhandhaving is het afgelopen halfjaar daarom voortgegaan met de ontwikkeling van de nieuwe analysetool, de BCT-Toezichttool, door de eerste van twee pilots. Het doel van de beide pilots is primair om de informatiepositie van de ILT te verstevigen (één van de pijlers uit het programma Taxi) en daarvoor een toezichtmethodiek te ontwikkelen. De eerste resultaten met de nieuwe analysetool zijn goed. Er is naar voren gekomen dat er bij kleine ondernemingen nog veel onduidelijkheden zijn bij het gebruik van de BCT. Bedrijven die geen (goede) BCT-bestanden hebben toegezonden hebben een terugkoppeling gekregen. Op deze wijze worden bedrijven gestimuleerd om overtredingen te voorkomen. Het niet of onjuist aanleveren van BCT bestanden kan voor deze bedrijven tot gevolg hebben dat er extra controles plaatsvinden. De ILT is inmiddels gestart met een volgende pilot van 100 bedrijven.

De uitrol van BCT-toezichttool onder inspecteurs gebeurt later in het najaar.

De ILT heeft de afgelopen periode 17 maal met de politie en de handhavers van de gemeente Amsterdam een gezamenlijke handhavingsactie uitgevoerd. Deze hebben zich geconcentreerd in Amsterdam vanwege het hogere risicoprofiel. Zoals aangegeven wordt de handhavingscapaciteit verder uitgebreid om het aantal gerichte straatcontroles verder te intensiveren.

Ontwikkelingen BCT

Tot voor kort konden storingen aan de BCT alleen verholpen worden in een daartoe erkende werkplaats. Door een wijziging van de regelgeving kunnen storingen aan de BCT vanaf 1 januari 2020 ook door zogenaamde mobiele activeringseenheden (MAE) op locatie ongedaan worden gemaakt. De MAE moet dan wel beschikken over het predicaat «erkende werkplaats». Deze wijziging vergroot de keuzemogelijkheden van de taxiondernemers in het geval van een storing. Hierdoor is een aparte afspraak voor een reparatie niet nodig en wordt een rit naar een werkplaats bespaard.

Onderzoek ongevallen

Zoals in maart gemeld heb ik de Stichting voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) opdracht gegeven om de ontwikkelingen van het aantal ongevallen met taxi's nader in beeld te brengen (zie bijlage¹). Op basis van de BRON gegevens van de politie heeft de SWOV gekeken naar de ontwikkeling van het aantal (zwarte) letselongevallen dat tussen 2001 en 2018 met taxivoertuigen heeft plaatsgevonden. In het onderzoek is onder andere onderscheid gemaakt tussen de locatie van de ongevallen en de leeftijd van de chauffeurs. In de bijgevoegde rapportage kunt u kennisnemen van de uitkomsten.

Uit het onderzoek blijkt dat bij ongeveer 2% van de ongevallen met auto's en bestelauto's waarbij sprake is van letsel, een taxi betrokken is. Ook laat het onderzoek een toename van taxi-ongevallen en -slachtoffers zien in de periode 2015 tot en met 2018. De cijfers laten zien dat er vooral in Amsterdam en in mindere mate in Utrecht sprake is van een stijging van het aandeel taxi ongevallen in het totaal van ongevallen met auto's en

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

bestelauto's. Het onderzoek doet geen uitspraken over de oorzaken hiervan.

Analyse van de beschikbare politiegegevens leveren geen aanwijzingen op dat jongere taxibestuurders bij ongevallen oververtegenwoordigd zijn. Het grootste aandeel van de bij ongevallen betrokken taxibestuurders is tussen 50 en 60 jaar.

Zoals aangegeven zijn deze resultaten gebaseerd op gegevens over ongevallen met letselschade, omdat vooral deze ongevallen geregistreerd worden door de politie. Deze gegevens geven geen informatie over ongevallen met alleen materiële schade, noch is het mogelijk gebleken om een onderscheid te maken tussen aanbieders of tussen de opstap- en bestelmarkt. In het onderzoek is de ontwikkeling van het aantal taxi's niet meegenomen.

De toename van het aandeel ongevallen met taxi's in een aantal steden baart me zorgen. Ik wil daarom een beter beeld van de oorzaken zodat er ook perspectief ontstaat om deze aan te pakken door gericht aanpassingen in beleid door te voeren. Ik ga daarom samen met Amsterdam en Utrecht in gesprek om te achterhalen wat de verklaring of de oorzaken kunnen zijn van het stijgende aandeel ongevallen met taxi's ten opzichte van het landelijke beeld. De aanbevelingen die de SWOV doet over blootstelling en gevaarstelling neem ik daarin mee en laat nader onderzoek hiernaar uitvoeren. Bij informatie over blootstelling valt te denken aan de ontwikkelingen in het aantal chauffeurskaarten en taxi's in een stad in relatie tot het reguliere verkeer: hoe hoger het aantal taxi's, hoe groter de kans dat een taxi bij een incident betrokken raakt. Nader onderzoek naar gevaarstelling geeft meer informatie over de rijomstandigheden, zoals bijvoorbeeld de fysieke omgeving.

Duurzaam taxivervoer

Zoals ik heb aangegeven tijdens het algemeen overleg Duurzaam vervoer van 5 september jl. heb ik een eerste verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om de transitie naar zero-emissie taxivervoer te versnellen. Eind van het jaar verwacht ik een uitgewerkt overzicht te hebben van de knelpunten en kansen hiervoor. Ik streef ernaar om op basis hiervan rond de zomer van volgend jaar afspraken te hebben gemaakt met alle betrokken partijen. Hiermee geef ik uitvoering aan de motie van het lid Paternotte c.s. (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 47).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer