

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Vereenvoudiging taxiregelgeving

Openbare internetconsultatie van 9 april t/m 7 mei 2018

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging van het Besluit Personenvervoer 2000 (Bp2000) voor. Met deze wijziging wil de staatssecretaris de taxiregelgeving verder vereenvoudigen. De vereenvoudiging is gericht op het terugdringen van onnodige lastendruk voor de sector en verruiming van de mogelijkheden voor het flexibel en vraaggericht inrichten van vervoer. Ook worden enkele wijzigingen doorgevoerd om het Bp2000 in lijn te brengen met Europese aanbestedingsregels.

De verdere vereenvoudiging van de taxiregelgeving is op 15 januari 2018 door de staatssecretaris aan de Tweede Kamer aangekondigd. Het besluit beoogt de administratieve en financiële lastendruk voor ondernemers in de taxibranche te verminderen door onnodige eisen aan vergunningen te schrappen en meer ruimte te bieden voor ondernemerschap en innovatie. Voorzienne inwerkingtreding is per 1 januari 2019.

Het besluit vermindert de administratieve en financiële lastendruk voor ondernemers in de taxibranche en het biedt meer ruimte voor ondernemerschap en innovatie door:

1. voor taxichauffeurs die continue gescreend worden door de dienst Justis de verplichting te laten vervallen om iedere vijf jaar een nieuwe verklaring omtrent het gedrag (VOG) aan te vragen;
2. voor vervoerders die beschikken over een taxivergunning de verplichting te laten vervallen om te beschikken over een communautaire vergunning bij het uitvoeren van openbaar vervoer per auto;
3. een vrijstellingsmogelijkheid op te nemen met het oog op nieuwe mobiliteitsconcepten en het voorkomen van stapeling van regels.

De internetconsultatie

Bij de reacties konden het gehele ontwerpbesluit en de toelichting worden betrokken. Op alle voorgestelde wijzigingen kon een reactie worden gegeven. Er zijn in totaal 11 reacties binnengekomen, daarvan is er één afgekeurd, zodat er in totaal 10 participanten hebben gereageerd. De participanten zijn KNV, Reizigersvereniging Rover, Transdev Nederland, DOVA, Uber, het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR), een gemeente en drie particulieren. Hieronder volgt een hoofdpijnenverslag over de belangrijkste onderwerpen die door de participanten zijn aangedragen.

Algemeen

Transdev geeft aan positief te staan tegenover de voorgestelde wijzigingen in het Besluit Wp 2000 en is van mening dat de voorgestelde wijzigingen de lastendruk voor de taxibranche sterk zal verminderen.

Uber is van mening dat de voorgestelde wijziging van het Besluit Personenvervoer 2000 een stap in de goede richting is, en geeft aan te hopen dat er in de toekomst nog meer mogelijkheden komen om de mobiliteitsmarkt te innoveren en te transformeren naar multimodaal personenvervoer.

Rover geeft aan de voorgestelde vereenvoudigingen te verwelkomen daar ze volgens deze participant zorgen voor een lastenverlichting.

Een gemeente geeft aan de vaststelling door de Staatssecretaris te verwelkomen dat nauwe samenwerking tussen Rijk en gemeenten noodzakelijk is om de kwaliteit en van het taxivervoer voor de reiziger effectief te borgen en het bestaande overleg met gemeenten te intensiveren.

Aanbesteding

KNV geeft aan dat met de voorgenomen aanpassing van de geldende aanbestedingsregels ook collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) en openbaar vervoer over water door de grote steden met een inbesteding aan een interne exploitant kunnen worden gegund, en dat CVV-vervoer tot nu toe toevalt aan taxiondernemingen die de vervoersopdracht kunnen verwerven via een openbare aanbesteding. KNV stelt dat de leden van KNV Taxi en Zorgvervoer het kleiner maken van hun potentiële markt geen goede ontwikkeling vinden. Tevens merkt de participant op dat het CVV-vervoer nu vaak wordt gecombineerd met WMO-vervoer in de betrokken gemeenten, en dat de efficiency die daarmee nu wordt bereikt zou wegvallen als het CVV-vervoer na inbesteding door een gemeentelijk vervoersbedrijf wordt uitgevoerd.

DOVA vraagt ten aanzien van de technische wijzigingen om de Bp2000 in lijn te brengen met de aanbestedingsregels in de Wet personenvervoer 2000 en andere aanbestedingsregels om meer duidelijkheid te geven over de mogelijke reikwijdte en consequenties van de wijziging van art. 37 Bp2000 met het oog op rechtszekerheid en administratieve lasten. De participant stelt dat de impact van de voorgestelde tekst van artikel 37 lid 1 (nadere ministeriële regels t.o.v. wijze concessieverlening) niet duidelijk is, en de tekst impact kan hebben op alle concessieverleningen, dus ook die van provincies.

Rover geeft aan dat reizigers zijn gebaat bij zo min mogelijk drempels tijdens hun reis, en dat het integraal aan- of inbesteden van al het gemeentelijke vervoer daarbij helpen kan. Volgens Rover is de aanpassing van de aanbestedingsregels zoals deze nu wordt voorgesteld voor collectief vraagafhankelijk vervoer en vervoer over water in de grote steden daarbij ondersteunend.

Communautaire vergunning

KNV, Transdev, Uber en Rover geven aan de beslissing te onderschrijven de verplichting om te beschikken over een communautaire vergunning bij het uitvoeren van openbaar vervoer per auto te laten vervallen.

KNV merkt op dat al sinds jaar en dag OV-ritten door taxiondernemers uitgevoerd, dus dit scheelt ook kosten en moeite. Transdev is van mening dat de maatregel de samenwerking tussen openbaar vervoer bedrijven en taxibedrijven ten goede zal komen, en meer ruimte zal bieden aan nieuwe mobiliteitsconcepten, waarbij partijen elkaar zullen aanvullen. Uber is van mening dat er op dit specifieke thema nog meer te bereiken valt, en noemt hierbij als voorbeeld het mogelijk maken voor gelicenseerde buschauffeurs om ook taxi te mogen rijden zonder de noodzaak van het behalen van een chauffeurskaart voor taxi. Rover geeft aan dat steeds vaker taxivervoer wordt ingezet waar regulier OV niet meer rendabel is, en dat het verdwijnen van de dubbele vergunningsplicht tevens zorgt voor een kostenreductie.

Een gemeente is van mening dat de communautaire vergunningplicht voor de inzet van taxi's voor OV kan worden afgeschaft, maar stelt hierbij de voorwaarde dat de bestaande taxiregelgeving en geldende beroepseisen voldoende toegevoegde waarde hebben voor de reiziger.

Flexibilisering

Een particulier geeft aan geen voorstander te zijn van het geheel vrijgeven van de markt, maar steunt het toestaan van verruiming van de regels door gebruik van een app. Een andere particulier is van mening dat het geen goed idee is om nog meer lijndiensten te vervangen door taxi-achtige systemen, zeker als de criteria niet duidelijk zijn, wie het eerst mee mag, en waar naar toe.

Rover geeft aan flexibilisering te steunen en van mening te zijn dat er zo meer mogelijkheden ontstaan om beter bij de wensen van reizigers aan te sluiten.

Een gemeente geeft aan verdere flexibilisering van taxi- en OV regelgeving in verband met nieuwe kansrijke mobiliteitsconcepten te verwelkomen als deze bijdraagt aan betere kwaliteit van het taxivervoer, goede regulering van de groei en vermindering van overlast.

Multimodale mobiliteit

Uber stelt dat multimodale mobiliteit personenvervoer beter, efficiënter en duurzamer maakt, en geeft aan de toekomst van mobiliteit als multimodaal te beschouwen daar er volgens deze participant geen standaardoplossing is voor alle mensen en alle gebieden. De participant is van mening dat de voorgestelde wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 het startpunt is van het verlagen van administratieve en financiële lasten om de transitie naar multimodale mobiliteit in gang te zetten.

Uber geeft aan deze ontwikkeling te steunen, maar is tevens van mening dat een nog verdergaande lastenverlaging nodig is om zo de benodigde ruimte en mogelijkheden te creëren voor aanbieders van vervoer en innovatie te stimuleren op de markt voor personenvervoer.

Vervallen verplichting vijfjaarlijks VOG

KNV, Uber en Rover onderschrijven het besluit de verplichting te laten vervallen om iedere vijf jaar een nieuwe verklaring omtrent het gedrag (VOG) aan te vragen. DOVA geeft aan dat over het vervallen van regels voor taxichauffeurs ten aanzien van screening en vergunningen de decentrale overheden geen op- of aanmerkingen hebben.

KNV stelt voor in aanvulling op deze maatregel het screeningsprofiel voor taxichauffeurs uit te breiden met elementen/toetsingscriteria die nodig zijn voor een VOG voor kinderdagverblijven, daar binnen contracten van taxi-zorgvervoerders met kinderdagverblijven chauffeurs soms een extra VOG nodig hebben. Uber stelt dat de continue screening die nu al plaatsvindt de relevantie van een periodieke VOG aanvraag vermindert, en geeft aan te hopen dat er ook in de toekomst genoeg ruimte blijft om te innoveren in middelen die het mogelijk maken doelen zoals veiligheid beter te garanderen en, indien mogelijk, te vertalen naar verdere lastenverlichtingen voor chauffeurs. Ook Rover stelt in het verlengde hiervan dat door de continue screening van chauffeurs er geen noodzaak is voor het aanleveren van een VOG voor het verlengen van een chauffeurskaart, en merkt hierbij op dat een VOG wel verplicht is om een ondernemersvergunning te verkrijgen, daar de continue screening dan nog niet heeft plaatsgevonden.

Een gemeente geeft aan van mening te zijn dat de plicht om de VOG elke vijf jaar te vernieuwen kan worden geschrapt op voorwaarde dat een effectieve continue screening plaatsvindt op gepleegde strafbare feiten.

Vrijstellingsmogelijkheid voor nieuwe mobiliteitsconcepten

KNV en Uber steunen het voorstel een vrijstellingsmogelijkheid te creëren met het oog op nieuwe mobiliteitsconcepten. KNV geeft hierbij aan erop te rekenen dat de minister bij het geven van vrijstellingen altijd in ogenschouw zal nemen dat er per saldo een eerlijk speelveld blijft bestaan tussen ondernemers die gebruik mogen maken van zo'n vrijstelling en degenen die dat (nog) niet doen. Uber stelt de voorwaarde dat er dan ook voldoende ruimte moet zijn in concessies in het openbaar vervoer en gerelateerde wetten om meer de nadruk te leggen op de doelen die men wil bereiken dan het noodzakelijk vastleggen van de middelen die hiervoor gebruikt moeten worden, en roept op tot het stimuleren van personenvervoer "op afroep".

DOVA merkt op ten aanzien van de vrijstellingsmogelijkheid om nieuwe mobiliteitsconcepten mogelijk te maken en het voorkomen van stapeling van regels dat dit bij voorkeur pas na -en in- overleg met de betrokken decentrale overheden dient te gebeuren.

Bevindingen Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR)

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader. De belangrijkste constatering van het Adviescollege zijn:

- Met de voorgestelde wijzigingen wordt gekozen voor de minst belastende alternatieven. ATR geeft in overweging om in de toelichting bij het voorstel kort te benoemen welke overige minder belastende alternatieven zijn overwogen en waarom hiervoor niet is gekozen.
- Nut en noodzaak van het besluit zijn voldoende onderbouwd.
- Bij de monitoring en evaluatie van het gebruik van de vrijstelling zou aandacht kunnen worden besteed aan de mogelijkheden om deze vrijstelling structureel in te bedden in de taxiregelgeving en daarmee structurele vereenvoudiging te realiseren.
- De totale regeldrukvermindering kan nog niet exact worden bepaald omdat niet bekend is hoeveel ondernemingen tevens diensten verrichten waarvoor anderszins een communautaire vergunning vereist was.
- Geadviseerd wordt om in samenspraak met Kiwa de taxi-sector gericht te informeren over de vervallen 'dubbele vergunningplicht' en te waarborgen dat 'dubbele vergunningaanvragen' in de toekomst worden voorkomen.
- Geadviseerd wordt in overweging te nemen om bij de monitoring en de evaluatie van vrijstellingen op grond van de Bp 2000 expliciet aandacht te besteden aan de regeldrukvermindering die kan worden bereikt als de vrijstelling wordt vertaald in structurele wijziging van de regelgeving voor de gehele taxi-sector.

Gelet op de inhoud van het voorstel en de hiervoor genoemde adviespunten is het advies van het college bij het voorstel tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000: Het besluit vaststellen, nadat met de adviespunten is rekening gehouden.

Overig

Een particulier doet de suggestie betalen met de pinpas verplicht te stellen, zowel voor het gemak van de consument als het aanpakken van het fenomeen "zwart geld".

Transdev vraagt hoe deze wijziging zich verhoudt tot de aanstaande wijziging van het Bp 2000, waarin staat dat in het geval openbaar vervoer met een taxi wordt verricht de OV-chipkaart niet meer geldig is. De participant merkt op dat het de concessieverlener weliswaar vrij staat om de concessiehouder via de concessie te verplichten de reiziger met een OV-chipkaart toegang te geven tot deze vormen van openbaar vervoer, maar vraagt zich af of de concessieverlener zal overgaan tot deze extra inspanning.

Een particulier geeft aan het een goed idee te vinden ook streekproefsgewijs rijvaardigheid en stratenkennis te testen bij taxichauffeurs, regiotaxichauffeurs en chauffeurs van aanvullende OV-systemen. Een andere particulier is van mening dat rekening gehouden zou moeten worden met de sociale veiligheid.