

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/25266

Uw kenmerk
2019Z01187

Datum 14 maart 2019
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Laçin en Alkaya
(beiden SP) over Uber

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u, mede namens de ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat de antwoorden op de vragen van de leden Laçin en Alkaya (beiden SP) over Uber (ingezonden 24 januari 2019).

Vraag 1

Wat is uw reactie op de reeks ongevallen die recent zijn veroorzaakt door taxichauffeurs die voor Uber rijden?¹

Vraag 5

Ziet u een relatie tussen de wijze waarop Uberchauffeurs (moeten) werken en het hoge aantal ongevallen dat door deze chauffeurs wordt veroorzaakt? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen om het ongevalrisico te verminderen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op de vragen 1 en 5

Ieder verkeersslachtoffer is er een teveel. De politie onderzoekt momenteel de verschillende ongevallen. Op de uitkomsten daarvan kunnen wij niet vooruitlopen.

Vraag 2

Kunt u inzichtelijk maken bij hoeveel ongevallen Uberchauffeurs betrokken zijn sinds de introductie van de dienst in Nederland? Zo nee, waarom niet en bent u bereid om ervoor te zorgen dat dit alsnog inzichtelijk wordt?

Antwoord op vraag 2

Naar aanleiding van de ongevallen die recent hebben plaatsgevonden, heb ik de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gevraagd om onderzoek te doen naar ongevallen met taxi's. Uit het onderzoek zou moeten blijken hoe vaak taxi's betrokken zijn bij verkeersongevallen en – voor zover hierover gegevens beschikbaar zijn – een onderscheid gemaakt moeten worden naar locatie en leeftijd van de chauffeur. Onderscheid naar aanbieder lijkt niet mogelijk, omdat deze informatie niet geregistreerd wordt bij ongevallen. Ik zal uw Kamer informeren over de resultaten van het onderzoek.

¹ De Telegraaf, 18 januari 2019: "VVN: 'Het loopt de spuitgaten uit met Uber-chauffeurs'"

Vraag 3

Wat vindt u van het "veiligheidsinitiatief" van Uber om alleen nog maar met chauffeurs te werken die minimaal 21 jaar oud zijn, gelet op het feit dat meerdere rijders die recent ongelukken veroorzaakt hebben die leeftijd (ruim) gepasseerd waren?²

Vraag 4

Bent u van mening dat het hele pakket van maatregelen dat Uber heeft doorgevoerd afdoende is om de veiligheid van deze dienst op acceptabel niveau te krijgen? Zo ja, waar baseert u dat op? Zo nee, welke maatregelen zijn volgens u nog meer nodig en hoe gaat u ervoor zorgen dat die doorgevoerd worden?

Antwoord op de vragen 3 en 4

Zoals ik in antwoord op schriftelijke vragen van het lid Gijs van Dijk (PvdA) van uw Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, Aangangsel 1336) heb aangegeven, zie ik de maatregelen die Uber heeft ingevoerd als een goede eerste stap. Zoals uit gegevens van de SWOV blijkt, is het (dodelijk) ongevalsrisico van jonge bestuurders (18-24 jaar) in algemene zin namelijk ruim vijf keer zo hoog als van automobilisten tussen de 30 en 59 jaar.³ De maatregelen zijn daarmee een zinvolle aanvulling op de voor alle taxichauffeurs wettelijk verplichte chauffeurskaart. Voor de aanvraag hiervan dient te worden beschikt over een rijbewijs, een vakbekwaamheidsdiploma van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), een geneeskundige verklaring en een verklaring omtrent het gedrag.

Vraag 6

Wat is uw reactie op het bericht dat grote groepen Uberchauffeurs niet of onvoldoende verzekerd rondrijden?⁴

Antwoord op vraag 6

Ik kan geen stellige uitspraken doen over de omvang van het probleem, maar ongeacht de omvang zou dit niet zich mogen voordoen. Buiten het feit dat het zonder meer onacceptabel is als taxichauffeurs bewust in strijd met de wet handelen, worden hiermee financiële risico's afgewenteld op derden. Als deze chauffeurs ongevallen met grote schades veroorzaken, zal een groot deel van hen ongetwijfeld niet de financiële middelen hebben om de benadeelde partij (volledig) schadeloos te stellen. Het Waarborgfonds Motorverkeer (WBF) zorgt dan voor de schadeloosstelling van de benadeelde partij. Het WBF wordt bekostigd door een opslag op de premie voor motorrijtuigverzekeringen van de overige weggebruikers die wel aan hun verzekeringsplicht voldoen. Het WBF kan de uitgekeerde schadeloosstelling weliswaar verhalen op de onverzekerde taxichauffeur, maar de ervaring leert dat dit vaak maar gedeeltelijk lukt vanwege de financiële situatie van de veroorzaker van het ongeval.

² Nu.nl: <https://www.nu.nl/ondernemen/5696357/uber-verhoogt-minimumleeftijd-chauffeurs-reeks-dodelijke-ongelukken.html?redirect=1>

³ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/18-tot-en-met-24-jarigen-jonge-automobilisten>

⁴ De Telegraaf, 22 januari 2019: "Ubers gaan niet verzekerd de weg op".

Vraag 7

Welke maatregelen gaat u nemen om ervoor te zorgen dat Uber alleen nog maar goed verzekerde chauffeurs voor hun platform laat rijden?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord op vraag 7

Uber heeft aangegeven dat de chauffeur bij aanmelding verzekeringspapieren moet overleggen, evenals bij vernieuwing of verlenging van een verzekering. In aanvulling hierop controleert Uber twee keer per maand via de registers van de Dienst Wegverkeer (RDW) of het voertuig nog als verzekerd staat geregistreerd. Bovendien vraagt Uber om een bewijs van verzekering op te sturen als uit informatie van Uber blijkt dat een verzekering op korte termijn afloopt. Doet een chauffeur dit niet, dan wordt de toegang geblokkeerd.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/25266

Strafrechtelijke handhaving van onverzekerde motorrijtuigen vindt plaats door de RDW en politie onder verantwoordelijkheid van het openbaar ministerie (OM). Het OM bepaalt welke capaciteit er wordt ingezet voor de handhaving van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en waar prioriteiten worden gelegd.

Vraag 8

Wat is uw reactie op het feit dat het voor taxichauffeurs steeds moeilijker wordt om goed verzekerd de weg op te gaan?⁵

Antwoord op vraag 8

Het is mij bekend dat de premies voor taxiverzekeringen al enige tijd stijgen en voorwaarden strikter worden. Op de achtergronden en mogelijke oorzaken daarvan is de minister van Financiën reeds ingegaan in zijn beantwoording van 27 augustus 2018 van schriftelijke vragen van de het lid Van der Linde (VVD) (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, Aangangsels 3004) en het lid Alkaya (SP) (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, Aangangsels 3003) van uw Kamer.

Vraag 9

Bent u het eens met de voorzitter van Stichting Taxibelangen Nederland dat er een acceptatieplicht voor taxiverzekeringen moet komen om ervoor te zorgen dat alle taxichauffeurs voor een fatsoenlijke prijs verzekerd de weg op kunnen? Zo ja, wanneer kan de Kamer het voorstel tegemoet zien waarmee dit geregeld wordt? Zo nee, hoe moeten taxi's dan voor een zodanig redelijke prijs verzekerd worden dat er nog geld verdiend kan worden met taxiwerk?

Antwoord op vraag 9

Een acceptatieplicht voor verzekeraars is een zeer zwaar middel. Verzekeraars zouden dan gedwongen kunnen worden categorieën taxichauffeurs te accepteren die een bijzonder hoog risico vormen, wat de hoogte van de premies voor andere taxichauffeurs verder kan opdrijven. Overigens hebben verzekeraars wat betreft moeilijk verzekerbare risico's ook zelf verantwoordelijkheid genomen door de verzekeraar 'De Vereende' op te richten. Bij De Vereende kunnen onder meer taxichauffeurs terecht die bij andere verzekeraars zijn geweigerd.

Het van overheidswege vaststellen van een premie achten wij evenmin aan de orde. Nog afgezien van de juridische uitvoerbaarheid, zouden in de eerste plaats verzekeraars daarmee gedwongen kunnen worden om verliezen te nemen die zij moeten afwentelen op andere categorieën verzekerden. Voorts is de hoogte van

⁵ TaxiPro.nl: <https://www.taxipro.nl/ondernemen/2018/11/29/taxi-verzekeren-wordt-nog-lastiger-en-duurder/>

de door verzekeraars vastgestelde premies gerelateerd aan daadwerkelijk veroorzaakte schades. Het is dan redelijk dat de taxibranche in Nederland die kosten ook zelf draagt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 10

Kunt u inzichtelijk maken welk percentage van het aantal chauffeurs dat met Uber werkt afhankelijk of grotendeels afhankelijk is van de inkomsten van hun werk voor deze dienst? Zo nee, waarom niet en bent u bereid om deze gegevens alsnog inzichtelijk te maken?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/25266

Antwoord op vraag 10

Uit in 2018 in opdracht van Uber door onderzoeksbureau Ipsos verricht onderzoek blijkt dat 37% van de bevroegde chauffeurs ook taxivervoer verricht voor of via andere bedrijven. Het is aannemelijk dat in ieder geval die chauffeurs niet volledig afhankelijk zijn van inkomsten die via het Uber-platform worden verworven.

Vraag 11

Deelt u de mening dat er sprake is van oneerlijke concurrentie als online platforms, zoals Uber, niet aan dezelfde eisen hoeven te voldoen als reguliere aanbieders van een betreffende dienst; in dit geval taxiriten?

Antwoord op vraag 11

Er is geen sprake van ongelijke regelgeving en daarmee evenmin van oneerlijke concurrentie. Alle taxichauffeurs en -ondernemers moeten namelijk aan dezelfde landelijke eisen voldoen. Dit betreft onder meer bezit van een ondernemersvergunning taxi, de chauffeurskaart (waarvoor onder meer een rijbewijs, geneeskundige verklaring, verklaring omtrent het gedrag en een vakbekwaamheidsdiploma van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen nodig zijn), een gekeurd taxivoertuig voorzien van een boordcomputer taxi en regelgeving met betrekking tot arbeids- en rusttijden. Dat gemeenten bevoegd zijn om op de opstapmarkt aanvullende regels te stellen aan de herkenbaarheid van taxivoertuigen, aan bijvoorbeeld de lokale stratenkennis van taxichauffeurs en over het indienen en behandelen van klachten maakt dit niet anders. De gemeentelijke taxiregels zijn immers van gelijke toepassing op alle aanbieders die ervoor kiezen om op de opstapmarkt taxivervoer aan te bieden en niet van toepassing op aanbieders die ervoor kiezen om uitsluitend op de bestelmarkt taxivervoer aan te bieden.

Vraag 12

Wat is uw reactie op het voorstel van de voorzitter van het Koninklijk Nederlands Vervoer om de verschillen tussen rijders van Toegelaten Taxi Organisaties en Uber gelijk te trekken zodat sancties bij overtredingen of ongelukken voor beide typen rijders hetzelfde worden?⁶

Antwoord op vraag 12

We vinden het van belang dat het gelijk speelveld altijd geborgd is. Niet voor niets gelden – zoals in antwoord op vraag 11 is aangegeven – voor alle aanbieders op de opstapmarkt dezelfde taxiregels, evenals voor alle aanbieders op de bestelmarkt. Het is aan de gemeente om op zodanige wijze invulling te geven aan de lokale bevoegdheden dat in de uitvoering daarvan geen ongewenste verschillen ontstaan. Bij verkeersovertredingen en -ongelukken vindt sanctionering plaats op

⁶ TaxiPro.nl: <https://www.taxipro.nl/straattaxi/2019/01/23/knv-gelijke-regels-voor-alle-taxidiensten/>

grond van verkeersregelgeving en het strafrecht. Deze regelgeving kent geen onderscheid tussen de opstap- en bestelmarkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 13

Heeft u contact met overheden uit andere Europese landen om te bezien welke maatregelen zij hebben genomen of voornemens zijn te nemen tegen de uitwassen van Uber? Zo ja, welke maatregelen nemen andere Europese overheden die wij in Nederland nog niet hebben genomen en overweegt u die alsnog ook in Nederland in te zetten? Zo nee, waarom niet en bent u bereid om contact hierover te leggen met andere Europese overheden?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/25266

Antwoord op vraag 13

Hoewel we de ontwikkelingen in andere Europese landen in de gaten houden, vinden we het van belang om de beslissing om bepaalde maatregelen te nemen te baseren op de specifieke, Nederlandse situatie. Op dit moment voer ik het in mijn brief aan uw Kamer van 30 augustus jl. (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 31 521, nr. 105) aangekondigde overleg met gemeenten naar de meest effectieve mix van bevoegdheden en instrumenten (van Rijk en gemeenten) om integraal problemen aan te pakken die met het taxivervoer verband houden.

Vraag 14

Wat is uw reactie op de oproep van de voorzitter van Veilig Verkeer Nederland dat Uber eigenlijk van de weg verbannen moet worden?⁷

Antwoord op vraag 14

We constateren dat Veilig Verkeer Nederland (VVN) in overleg met Uber een training 'sociaal weggedrag' heeft ontwikkeld als onderdeel van het in vraag 4 bedoelde pakket aan maatregelen. We waarderen het zeer dat VVN op deze manier bereid is een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in de taxibranche.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

⁷ De Telegraaf, 18 januari 2019: "VVN: Ban op Uber".