

Vergaderjaar 2008–2009

**30 421**

**Evaluatie Wet Personenvervoer 2000**

**Nr. 26**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 20 februari 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de brief van 19 december 2008 inzake aanbidding van het ontwerpbesluit inzake invoering boordcomputer taxi, afschaffen vergunning collectief personenvervoer en over het elektronisch vervoersbewijs (Kamerstuk 30 421, nr. 25).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 20 februari 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).

Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

1

*Hoe wordt het toezicht op de naleving ten aanzien van de chauffeurskaarten veranderd en/of geïntensiveerd?*

Waar de chauffeurspas vooral ter identificatie dient, heeft de chauffeurskaart ook een registratiefunctie. Met de chauffeurspas zijn de eisen van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en medische geschiktheid geborgd; nu wordt hier een digitale registratie van de rij- en rusttijden aan toegevoegd. Hiermee vervalt de papieren registratie van rij- en rusttijden. Het toezicht wordt dus niet automatisch geïntensiveerd, maar de mogelijkheid wordt hiermee wel geschapen. Het toezicht op rij- en rusttijden zal bij controle met behulp van digitale controlemiddelen uitgevoerd worden.

2

*Bij welk loket precies, bijvoorbeeld het postkantoor, kunnen de chauffeurskaarten worden opgehaald?*

De chauffeurskaart zal, net als de huidige chauffeurspas, bij een postkantoor in de buurt van het huisadres van de chauffeur opgehaald kunnen worden. Hiervoor is gekozen omdat op het postkantoor de identiteit van de afhaler kan worden geverifieerd.

3

*Waarom heeft het tot 2008 geduurd voordat het kabinetsstandpunt omtrent de boordcomputer tot uitvoering is gekomen?*

In het kabinetsstandpunt uit 1996 en de wetswijziging per 1 januari 2000 was het uitgangspunt dat de boordcomputer integraal naast de rij- en rusttijdenregistratie ook de taxameterfuncties zou omvatten. Direct daarna startte het traject voor een nieuw te ontwikkelen EU-richtlijn inzake meetinstrumenten, waarvan de taxameter onderdeel uitmaakte. De oorspronkelijke integrale opzet van een boordcomputer kwam daarmee te vervallen. Vervolgens heeft Nederland, samen met enkele Scandinavische landen, zich in Europees verband gericht op het opnemen in de richtlijn van een beveiligde koppelmogelijkheid in de taxameter, om de taxameter aan een separaat te ontwikkelen boordcomputer te kunnen aansluiten. In de nu geldende richtlijn meetinstrumenten is die koppelmogelijkheid inderdaad opgenomen.

De richtlijn meetinstrumenten trad in 2004 in werking en werd eind oktober 2006 van kracht. Vanaf dat moment was helder welke speelruimte de richtlijn aan de lidstaten liet. Die speelruimte wordt nu ingevuld. De functionele specificaties van de boordcomputer die nu in ontwikkeling is, sluiten aan op de richtlijn en voorzien in een koppeling tussen de taxameter en de boordcomputer. De beveiliging en fraudebestendigheid zijn belangrijke uitgangspunten.

De ontwikkeling van de boordcomputer is een complex geheel. Er is gestreefd naar een win-win situatie: een apparaat dat aansluit bij de wensen van de taxibranche, én een goed controlemiddel voor de overheid. Hiervoor is een zorgvuldig proces ingericht dat de nodige tijd vergt voor overleg met de taxibranche en toekomstige fabrikanten. De functionaliteiten van de boordcomputer zijn dan ook in nauw overleg met de taxibranche opgesteld.

4

*Op welke wijze gaat de boordcomputer toezichthoudende instanties in staat stellen de markt beter in kaart te brengen?*

Inspectieresultaten van de afgelopen jaren hebben de fraudegevoeligheid aangetoond van de huidige papieren administratie. De voorziene digitale registratie zal een betrouwbaar en (redelijk) compleet beeld van de bedrijfsadministratie geven, waardoor een breder toezicht mogelijk is. Toezichthouders kunnen de beschikbare gegevens makkelijker verwerken en analyseren. Deze analyse stelt de toezichthoudende instanties in staat de markt in kaart te brengen en te verdelen in risicogroepen. De boordcomputer maakt meer gericht en daardoor efficiënter toezicht mogelijk.

5

*Op basis van welke criteria wordt bepaald bij welke taxiondernemingen geïnspecteerd wordt?*

De Inspectie Verkeer en Waterstaat maakt op basis van risicoanalyse een lijst met bedrijven die onderworpen worden aan een inspectie. De criteria voor deze analyse worden op twee niveaus vastgesteld. Op strategisch niveau worden risico's en oorzaken benoemd die kunnen leiden tot ongewenste gebeurtenissen. Door expertmeetings worden de mogelijke oorzaken van deze risico's, en de kans daarop, in kaart gebracht. Mede hieruit ontstaan speerpunten voor de inspectie. Op operationeel niveau zijn deze speerpunten input voor een digitaal analysesysteem. In dit systeem worden verder externe databestanden (bijvoorbeeld NMI, RDW, geschillencommissie, etc.) gekoppeld aan de bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat bekende vergunninghouders taxi. In de analyse wordt ook de bij de Inspectie bekende inspectiehistorie van de betreffende onderneming betrokken. De analyse levert een onderscheid op van bedrijven met een laag, gemiddeld en hoger risico. De Inspectie richt zich voor 80% van haar tijd op de bedrijven met een hoger risico. De overige 20% wordt gebruikt voor aselecte inspecties en inspecties naar aanleiding van klachten en andere signalen.

6

*Welke garanties zijn er dat de boordcomputer niet gekraakt zal kunnen worden?*

De beveiligingsnormen voor de boordcomputer liggen hoog. Er zijn dan ook verschillende maatregelen getroffen om het systeem betrouwbaar te maken:

- geregistreerde gegevens worden met een digitale handtekening opgeslagen waardoor achteraf is vast te stellen of de gegevens na registratie zijn gewijzigd;
- fabrikanten moeten voor het verkrijgen van de typegoedkeuring o.a. aantonen dat hun product voldoet aan de beveiligingseisen die eraan gesteld zijn. Zij moeten hiervoor testen uit laten voeren volgens een wereldwijde standaard (de Common Criteria). Onderdeel van deze test is o.a. een hackerstest;
- de afgelegde afstand van het voertuig wordt automatisch door twee sensoren gemeten, die elkaar controleren;
- in de regelgeving wordt vastgelegd dat de ondernemer de boordcomputer opnieuw moet laten activeren indien de boordcomputer bepaalde gebeurtenissen aangeeft;
- voor iedere inspecteur is de geschiedenis van het wijzigen van instellingen van de boordcomputer opvraagbaar. Ook alle onregelmatigheden in het functioneren van de boordcomputer, die immers aanwijzingen kunnen zijn voor pogingen tot fraude, worden geregistreerd en kunnen niet ongemerkt worden gewist.

Tevens heb ik de specificaties voor de boordcomputer in een ministeriële regeling vastgelegd. Ik heb hier voor gekozen zodat ik zonodig relatief

eenvoudig de specificaties kan aanpassen en in kan spelen op ontwikkelingen en nieuwe technologie.

7

*Wanneer verwacht u dat de koppeling tussen voldoende taxameters en boordcomputers mogelijk zal zijn, en dus verplicht zal worden gesteld?*

Taxameters die aan de richtlijn meetinstrumenten voldoen, bieden de mogelijkheid om de gewenste koppeling tot stand te brengen. Een besluit over het moment dat alle taxameters gekoppeld moeten zijn met de boordcomputer hangt af van het aantal typen taxameters op de markt die aan de richtlijn meetinstrumenten voldoen. In nader overleg met fabrikanten en branche zal worden bepaald op welk moment deze verplichting praktisch haalbaar is. Mede omdat het consumentenbelang hierbij een belangrijke rol speelt, streef ik ernaar de verplichting in te voeren, zodra dit redelijkerwijs mogelijk is. Mijn verwachting is dat dit in ieder geval binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de regelgeving met betrekking tot de boordcomputer zal zijn.

8

*Wat gebeurt er op het moment dat de koppeling tussen de taxameter en de boordcomputer verplicht wordt gesteld met de taxichauffeurs die nog geen geschikte taxameter hebben; worden zij op dat moment tot extra kosten gedwongen terwijl hun apparatuur nog niet is afgeschreven?*

In het antwoord op vraag 7 gaf ik al aan dat het moment waarop de verplichting zou moeten ingaan, nader bepaald wordt. Dit nader te benoemen moment wordt mede bepaald door de mate waarin er nog sprake is van niet afgeschreven taxameters. Zodra daar meer duidelijkheid over bestaat kan worden gezien hoe daar op zorgvuldige wijze mee omgegaan kan worden.

Taxibedrijven kunnen wel, zodra de regelgeving die hier aan de orde is gepubliceerd is, zoveel als mogelijk anticiperen op de toekomstige verplichting met betrekking tot de taxameter. Hieraan zal ik ook expliciet aandacht besteden bij het informeren van de taxibranche over het invoeringstraject voor de boordcomputer.

9

*Kan er bij het periodiek onderzoeken van de boordcomputers ook meteen een controle van de gegevens plaats vinden? Zo ja, in hoeverre is dit wenselijk en praktisch?*

Het doel van de periodieke keuring is om na te gaan of de boordcomputer nog op de juiste wijze functioneert. De branche heeft gevraagd of er een alternatief is voor de periodieke keuring die minder administratieve lasten met zich meebrengt. Op dit moment ben ik in overleg met de branche om te bekijken of dat mogelijk is. Voorwaarde hierbij is dat de juiste werking van de boordcomputer gewaarborgd blijft.

10

*Hoe wordt voorkomen dat er iets gedaan kan worden met de door de boordcomputer geregistreeerde informatie over privéritten van taxichauffeurs?*

De boordcomputer registreert altijd een beperkte set van gegevens, ongeacht of er taxivervoer wordt verricht. Dat betreft met name gegevens die noodzakelijk zijn om het systeem betrouwbaar te houden, zoals bijvoorbeeld de kilometerstand en de positiegegevens van de auto.

Met de positiegegevens van de auto wordt het mogelijk om na te gaan of er taxivervoer wordt verricht zonder dat men de noodzakelijke registratie bij heeft gehouden. Op het moment dat er sprake is van een privérit, is er echter sprake van een andersoortige opslag van positiegegevens dan gedurende de periode waarin er taxivervoer wordt verricht. Bij taxivervoer wordt onder andere het begin- en eindpunt van de rit opgeslagen. Dat is niet het geval bij een privérit. Er vindt een voortdurende opslag van losse positiegegevens plaats, maar die gegevens zijn slechts met specifieke maatregelen voor toezichthouders toegankelijk.

Zoals in de nota van toelichting is aangegeven is er een set van maatregelen getroffen om de privacy van de taxichauffeur zoveel mogelijk te waarborgen:

- geen van de vier gebruikers (werkgever, chauffeur, toezichthouder of keuringsinstantie) kan rechtstreeks bij de gegevens;
- de chauffeur zelf en de werkgever kunnen nooit bij de gegevens;
- alleen de combinatie van een keuringskaart en een inspectiekaart geven toegang tot de gegevens (vier ogen principe);
- die toegang vindt uitsluitend plaats indien er sprake is van een vermoeden van overtreding van de plicht tot het registreren van gegevens (men heeft taxivervoer verricht, maar geen gegevens geregistreerd);
- de opslag van de positiegegevens vindt in de boordcomputer plaats (decentraal) en er is dan ook geen sprake van een backoffice met grootschalige verwerkingsmogelijkheden.

Ik heb het College Bescherming Persoonsgegevens gevraagd een advies uit te brengen over het ontwerpbesluit. Het College is van oordeel dat er door het treffen van technische en organisatorische maatregelen voldoende rekening is gehouden met de privacybelangen van de betrokkenen.

11

*Wanneer verwacht u dat de eerste typen boordcomputers worden goedgekeurd?*

Afgelopen najaar heeft een vertegenwoordiging van de taxiondernemers bij de fabrikanten de ontwikkeling van de boordcomputer geïnventariseerd. Zij hebben mij gemeld dat uit deze inventarisatie is gebleken dat fabrikanten ongeveer negen maanden nodig hebben voor de ontwikkeling, het testen en de productie van de boordcomputers. De vertegenwoordiging heeft vastgesteld dat fabrikanten zich wel aan het voorbereiden zijn, maar dat de start van de verdere ontwikkeling en productie wacht op meer zekerheid omtrent de regelgeving om eventuele bedrijfsrisico's zo klein mogelijk te houden. De regeling waarin de specificaties van de boordcomputer zijn opgenomen ligt op dit moment ter notificatie voor bij de Europese Commissie. Ik verwacht dat de notificatieprocedure eind maart positief kan worden afgesloten. De sector stelt dat fabrikanten op dat moment de benodigde zekerheid krijgen om te starten met de verdere ontwikkeling en productie. Met de inwerkingtreding van de regelgeving in het najaar van 2009 ziet de sector een reële kans dat er op 1 januari 2010 meerdere boordcomputers op de markt zijn. De sector heeft dan feitelijk gezien twee jaar de tijd voor de inbouw en aanschaf van de boordcomputer, tot en met 31 december 2011.

Om het ontwikkelingsproces vanuit mijn ministerie te stimuleren, zal ik tot de inwerkingtreding regelmatig voorlichtingssessies voor geïnteresseerde fabrikanten organiseren om ze te informeren over o.a. de stand van zaken rondom de invoering van de boordcomputer.

12

*Is het zeker dat een aantal typen boordcomputers zal zijn goedgekeurd bij inwerkingtreding van dit besluit?*

Uit de inventarisatie van de branche onder fabrikanten maak ik op dat de branche een reële kans ziet dat er op 1 januari 2010 meerdere boordcomputers op de markt zijn. Gesprekken die ik zelf heb met potentiële fabrikanten, bevestigen dit beeld.

Ik merk hierbij op dat het vóór inwerkingtreding van onderhavig besluit niet mogelijk is om een typegoedgekeurde boordcomputer op de markt te brengen omdat dit besluit de vereiste grondslag biedt voor de typegoedkeuring door de RDW.

13

*Vindt u het van belang dat de taxibranche kan kiezen uit een aantal verschillende typen boordcomputers, met het oog op de marktwerking?*

In overleg met de sector is gekozen voor een open uitvraag aan fabrikanten in plaats van een aanbesteding. Tijdens marktconsultaties hebben diverse fabrikanten desgevraagd aangegeven een boordcomputer op de markt te willen brengen. Een inventarisatie van de taxisector onder fabrikanten afgelopen najaar, bevestigde deze intentie.

Om de kans te vergroten dat meerdere fabrikanten in staat zijn een boordcomputer aan te bieden bij de invoering van de boordcomputer, heb ik op verzoek van de sector de datum van inwerkingtreding bepaald op 1 november 2009. De sector heeft aangegeven dan de beoogde marktwerking voor boordcomputers gerealiseerd te zien. In mijn brief van 27 januari 2009<sup>1</sup> heb ik u aangegeven deze wens van de sector te honoreren, de marktwerking in ogenschouw nemend.

14

*Hoeveel boordcomputers wilt u goedgekeurd zien voordat de overgangsperiode in gaat?*

Er zijn met betrekking tot het aantal beschikbare boordcomputers geen nadere voorwaarden gesteld aan de inwerkingtreding.

15

*Waarom is er gekozen voor een overgangsperiode van twee jaar?*

In mijn brief van 27 januari 2009 heb ik u o.a. geïnformeerd over de invoering van de boordcomputer. In deze brief meld ik dat met de einddatum van 31 december 2011 voor de overgangsperiode, de sector een netto overgangstermijn heeft van twee jaar. De periode van netto twee jaar is in overleg met de sector gekozen omdat dit een gulden middenweg is tussen snelheid en zorgvuldigheid. Enerzijds is snelheid gewenst omdat de doelstellingen van de invoering van de boordcomputer eerder behaald worden, maar anderzijds is een zorgvuldig proces gewenst om de branche in de gelegenheid te stellen om de boordcomputer in te (laten) bouwen en de kosten mee te nemen in meerjarige contracten voor contractvervoer. Met de inwerkingtreding per 1 november 2009, kunnen fabrikanten een typegoedkeuring aanvragen en een boordcomputer op de markt brengen. Hierdoor ziet de sector een reële kans dat er op 1 januari 2010 meerdere boordcomputers op de markt zijn. De sector heeft dan feitelijk gezien twee jaar de tijd voor de inbouw en aanschaf van de boordcomputer, tot en met 31 december 2011.

---

<sup>1</sup> Kenmerk VENW/IVW-2009/1180.

16

*Wat is de verwachte prijs van een boordcomputer?*

In overleg met de branche is besloten de specificaties open in de markt te zetten om marktwerking optimaal te bevorderen. Dit houdt in dat in de regelgeving alleen de minimaal benodigde functionaliteit wordt opgenomen waaraan een boordcomputer moet voldoen om een typegoedkeuring te krijgen. Het is daarna aan fabrikanten om, in overleg met taxi-ondernemers, te bepalen hoeveel extra functionaliteit (bovenop de minimale functionaliteit) in hun product komt te zitten. Het zijn dan ook de fabrikanten die, al dan niet in onderhandeling met de taxiondernemers, de prijs bepalen. De keuze voor marktwerking die ik in overleg met de branche heb gemaakt, heeft tot gevolg dat ik geen invloed heb op de prijs.

17

*Welk bedrag moet de taxichauffeur zelf in totaal gaan betalen om met een boordcomputer in de taxi te gaan rijden?*

Gedurende de overgangperiode kan voor iedere geactiveerde boordcomputer een tegemoetkoming worden verkregen. In overleg met de sector is gekozen voor een vast bedrag per boordcomputer. De hoogte van het bedrag is nog niet bekend gemaakt vanwege het mogelijke prijsoplopend effect. Het bedrag dat overblijft ten laste van de taxiondernehmer, zal mede afhangen van de uiteindelijke prijs die de fabrikanten zullen berekenen.

18

*Waarom draagt de overheid de kosten, die de taxichauffeurs nu hoofdzakelijk zelf moeten opbrengen, niet?*

De overheid draagt deels bij in de kosten in de vorm van een financiële bijdrage per geactiveerde boordcomputer. Daarnaast heeft de boordcomputer de nodige voordelen voor de ondernemer zelf. De administratieve lasten gaan omlaag door digitale registratie omdat het handmatig bijhouden van werkmap en rittenstaat niet langer nodig is. Tevens levert de boordcomputer een belangrijke bijdrage aan de digitaliseringslag die gaande is binnen de taxibranche.

19

*Waarom is met het oog op lastenverlichting en vereenvoudiging niet de internationale vergunning bij deze wetswijziging betrokken?*

De wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 vloeit voort uit de door uw Kamer op 26 juni 2007 aangenomen Verzamelwet vereenvoudiging vergunningen. Die verzamelwet had tot doel het aantal vergunningen te reduceren en de regeldruk te verminderen. In dat kader is in de Wet personenvervoer 2000 de vergunning voor collectief personenvervoer afgeschaft. Het Besluit personenvervoer 2000 wordt daarmee nu in overeenstemming gebracht. De internationale vergunning heeft nooit onderdeel uitgemaakt van bedoelde verzamelwet. Reden daarvoor is dat de vergunning voor internationaal geregeld vervoer die de toegang tot de markt regelt, is vastgelegd in artikel 4, vierde lid, van de Europese Verordening 684/92. Met deze vergunning wordt beoogd een betere markttoegang te bevorderen, ofwel een Europees level playing field. Het is dan ook niet mogelijk om wijzigingen aan te brengen in deze Europees geregelde vergunning. De internationale vergunning is om die reden dan ook niet meegenomen in de nationale doorlichting van vergunningen.

20

*Wat zijn de mogelijke negatieve gevolgen van de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer op het gebied van verkeersveiligheid en van concurrentievervalsing?*

Er zijn geen negatieve gevolgen te verwachten van de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer. De communautaire vergunning, die deze vergunning vervangt, regelt de toegang tot het beroep en stelt dezelfde type eisen aan de ondernemer, namelijk eisen aan de betrouwbaarheid, de vakbekwaamheid en de kredietwaardigheid. Met deze vergunning wordt beoogd in Europa een gezonde vervoerssector te bevorderen en verantwoord te ondernemen.

Zoals ik heb aangegeven in de nota van toelichting betekent de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer voor een beperkte groep dat de vergunningplicht helemaal wordt afgeschaft. Het gaat dan om vervoerders die zogenaamd «eigen vervoer» verrichten. Dat is besloten busvervoer dat slechts een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt, voor zover dat besloten busvervoer wordt verricht als nevenactiviteit of op niet-commerciële basis (bijvoorbeeld werknemersvervoer door werkgevers, leerlingenvoer door onderwijsinstellingen en patiëntenvoer door zorginstellingen). Deze groep hoefde voor het verkrijgen van een (beperkte) vergunning al niet te voldoen aan de eisen van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid. De afschaffing van de vergunning brengt hierin dan ook geen verandering.

De voor het waarborgen van de verkeersveiligheid belangrijke wet- en regelgeving, zoals onder meer de Europese regels voor arbeids-, rij- en rusttijden, blijven onverkort van toepassing op beide groepen. Verder zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat blijven controleren of de vervoerder al dan niet over de vereiste vergunning beschikt.

21

*Hoe gaat u om met de nota van toelichting genoemde situaties waarin commerciële diensten worden aangeboden op basis van een beperkte vergunning?*

Uw vraag beschrijft de huidige situatie. Indien de Inspectie Verkeer en Waterstaat in de huidige situatie constateert dat een houder van een beperkte vergunning zich niet aan de regels houdt, legt zij een passende sanctie op. De Inspectie onderzoekt oneigenlijk gebruik van de beperkte vergunning ook naar aanleiding van klachten en andere signalen van bedrijven, burgers en overheden. Ook is zij extra alert indien evenementen plaatsvinden naar aanleiding waarvan op grond van haar ervaring extra risico op dergelijk misbruik te verwachten is, zoals voetbalwedstrijden.

22

*Leidt het onderhavige voorstel tot verandering in de mogelijkheden voor toezicht op commerciële diensten die worden aangeboden op basis van een beperkte vergunning?*

Nee. Omdat de «eigen vervoerders» na inwerkintreding van het onderhavige besluit geen vergunning meer hoeven te hebben, zal er geen «bestand beperkte vergunninghouders» meer zijn dat kan dienen als uitgangspunt voor onderzoek. Er zullen echter voldoende andere aanknopingspunten voor effectief toezicht overblijven. Door het kentekenregister van de Dienst Wegverkeer te vergelijken met het overzicht van alle houders van een communautaire vergunning komt een restgroep in beeld die wel beschikt over een bus, maar niet over een vergunning. Deze niet-



vergunninghouders mogen slechts «eigen vervoer» verrichten – net zoals nu geldt voor de beperkte vergunninghouders. Ook bestaan er uitzonderingen voor «rouw- en trouwvervoer». De Inspectie zal toezien op de naleving van de wet- en regelgeving.

Ik overweeg door de Inspectie extra voorlichting te laten geven aan de huidige beperkte vergunninghouders en aan de eigenaren van bussen die door de regelgeving geen vergunning hoeven te hebben. Ik ben van plan de doelgroep te blijven informeren over waar de grens ligt tussen het vervoer waarvoor de eisen voor toetreding tot het beroep van busvervoer gelden (en waarvoor dus een communautaire vergunning vereist zal zijn), en het vervoer waarvoor die eisen niet gelden.

23

*Kan in de nieuwe situatie een bedrijf zonder vergunning als nevenactiviteit vervoer bieden op een verbinding waarop ook commercieel of openbaar vervoer wordt aangeboden? Zo ja, zou dat volgens u dan kunnen leiden tot oneerlijke concurrentie?*

Ja, dit wijzigingsbesluit brengt op dit punt echter geen verandering aan in de mogelijkheden die er al zijn. De huidige beperkte vergunninghouders mogen nu ook al «eigen vervoer» verrichten zonder dat men hoeft te voldoen aan de eisen van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid. De afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer brengt daarin geen verandering.

Aangezien vereist is dat het moet gaan om vervoer dat slechts een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt ben ik van mening dat de kans op oneerlijke concurrentie van enige betekenis gering is, en niet groter dan onder het huidige regime (het gaat hierbij om minder dan 3% van het aantal bussen waarmee openbaar vervoer of besloten vervoer wordt verricht).

Iemand die vervoer zonder vergunning verricht waar wel een vergunning voor nodig is, is strafbaar. De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal hier tegen optreden.

24

*Gaat u de afschaffing van de vergunning voor «eigen vervoer» evalueren? Zo ja, zult u daarbij aandacht besteden aan het eventuele effect van deze wijziging op de verkeersveiligheid en de concurrentievervalsing?*

Gegeven het feit dat dit vervoer een geringe weerslag heeft op de vervoersmarkt, zie ik hier vooralsnog geen aanleiding toe.

25

*Hoe kan de Inspectie Verkeer en Waterstaat zonder de vergunning voor «eigen vervoer» weten of bedrijven besloten busvervoer verzorgen, en dat er dus wellicht reden is tot inspectie?*

Zie het antwoord op vraag 22.