

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

1670

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *schimmige handel in Uber-accounts* (ingezonden 19 december 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 februari 2019).

Vraag 1

Kent u de reportage «Weet jij wie jouw chauffeur is? De schimmige handel in Uber-accounts»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3

Deelt u de mening dat de levendige handel in Uber-accounts zeer ongewenst is? Wat is uw oordeel ten aanzien van het feit dat Uber opnieuw geen verantwoordelijkheid neemt wat betreft de handel in Uber-accounts? Ziet u ook het risico dat door deze handel in Uber-accounts passagiers in gevaar kunnen komen doordat er Uber-chauffeurs rondrijden zonder boordcomputer en chauffeurspas? Bent u niet bevreesd dat de onveiligheid voor passagiers hierdoor is toegenomen?

Antwoorden 2, 3

Ja, het is onwenselijk dat accounts van Uber-chauffeurs worden verhandeld. Dit kan leiden tot taxivervoer door ondernemers en chauffeurs die niet aan de wettelijke vereisten voldoen. Die eisen zijn er om de reiziger te beschermen. Het is daarom illegaal en strafbaar om taxivervoer aan te bieden zonder een ondernemersvergunning, zonder chauffeurskaart of met een auto die niet als taxi is goedgekeurd. Het is in eerste instantie aan Uber om ervoor te zorgen dat de accounts niet gebruikt worden door personen die niet voldoen aan de wettelijke eisen. Ik verwacht ook van Uber dat zij er alles aan doet om dit soort misstanden te voorkomen en op te sporen.

¹ AT5, 16 december 2018 «Weet jij wie jouw chauffeur is? De schimmige handel in Uber-accounts» (<https://www.at5.nl/artikelen/189666/reportage-weet-jij-wie-jouw-chauffeur-is-de-schimmige-handel-in-uber-accounts-2>)

Vraag 4

Hoe kan het zijn de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bekend is met het verpachten van Uber-accounts maar tot nu toe niet heeft opgetreden hiertegen? Hoe beoordeelt u de opmerkingen vanuit de Amsterdamse gemeenteraad dat de ILT «echt veel meer capaciteit [moet] vrijmaken om de misstanden op de taximarkt in Amsterdam aan te pakken»?² Bent u bereid om meer capaciteit beschikbaar te stellen en de ILT veel actiever te laten handhaven op Uber?

Antwoord 4

Naar aanleiding van de reportage heeft de ILT bij Uber de gegevens gevorderd op grond waarvan vastgesteld kan worden welke accounts misbruikt worden en of daarmee wettelijke normen worden geschonden. Door bestanden te vergelijken wordt ook gecontroleerd of de chauffeurskaarten van chauffeurs die via het Uber-platform werken niet zijn geschorst of zijn ingetrokken. Daarnaast heeft de ILT met Uber besproken hoe Uber zelf bijdraagt aan de naleving van de regels voor taxivervoer, bijvoorbeeld door «mystery guest»-ritten door medewerkers van Uber.

De ILT kan handhaven bij overtreding van de landelijke, publiekrechtelijke regels voor taxivervoer. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het aanbieden of verrichten van illegaal taxivervoer. Het pachten of verpachten van Uber-accounts is in principe een privaatrechtelijke kwestie tussen Uber en de accounthouder. Zoals ik in antwoord op de vragen 2 en 3 heb aangegeven, verwacht ik van Uber dat zij er alles aan doet om misstanden te voorkomen en op te sporen.

De capaciteit van een inspectiedienst is per definitie schaars. De inzet ervan wordt bepaald op basis van risicoanalyse. De ILT zet daarom al relatief veel capaciteit in voor de handhaving in Amsterdam, en doet specifiek onderzoek naar Uber. Ik volg de ontwikkelingen en de daarbij behorende veranderingen in risico's aandachtig in afstemming met de gemeente Amsterdam.

Vraag 5

Bent u bereid om in overeenstemming met de al vaker door de gemeente Amsterdam geuite wens, de regels rondom beltaxi's (zoals Uber) op te trekken naar die van de (strengere) regels voor opstaptaxi's en daarnaast gemeenten de mogelijkheid te geven om het aantal taxi's in een stad te beperken?

Antwoord 5

Ik vind het van belang te benadrukken dat alle taxichauffeurs en -ondernemers aan dezelfde landelijke eisen moeten 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.

In aanvulling op de landelijke regels mogen gemeenten op de zogeheten opstapmarkt (taxivervoer vanaf de taxistandplaats of na het aanhouden op straat) extra eisen stellen aan de herkenbaarheid van taxivoertuigen, aan bijvoorbeeld de lokale stratenkennis van taxichauffeurs en over het indienen en behandelen van klachten³. Een aantal gemeenten, waaronder Amsterdam, kan taxiondernemers die actief zijn op de opstapmarkt ook dwingen zich in groepen te organiseren. Dit houdt in dat een taxichauffeur aangesloten moet zijn bij een Toegelaten Taxi Organisatie (TTO).

Vanuit het gezamenlijke belang om de kwaliteit van het taxivervoer te borgen heb ik met de gemeente Amsterdam afgesproken de problematiek op de Amsterdamse taximarkt nader te analyseren. Ik acht het van belang om op basis daarvan te bezien welke vervolgstappen nodig zijn. Ik voer dit overleg in aanvulling op het overleg met gemeenten over de meest effectieve mix

² AT5.nl, 16 december 2018, «Politici over Ubermisstanden: «Veiligheid reizigers nu niet gegarandeerd»» (<https://www.at5.nl/artikelen/189672/pvda-over-ubermisstanden-wij-moeten-veiligheid-reizigers-kunnen-garanderen-en-dat-is-nu-niet-het-geval>)

³ Hieraan wordt bij platforms zoals Uber via hun app invulling gegeven (foto van de chauffeur, rating van dienst (rij)gedrag en route).

van bevoegdheden en instrumenten (van Rijk en gemeenten) om integraal problemen aan te pakken die met het taxivervoer verband houden. Hierover heb ik uw Kamer geïnformeerd in mijn brief van 30 augustus jl. (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 31 521, nr. 105).

Vraag 6

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Gijs van Dijk/Lacin⁴ om in gesprek te gaan met Uber over hoe fraude en het overtreden van de regels voorkomen kan worden en daarbij zo mogelijk afspraken te maken over aanpassingen aan de app die daarbij kunnen helpen? Zijn hier al vorderingen gemaakt? Zo nee, bent u bereid om dit gesprek zo snel mogelijk in te plannen, aangezien de misstanden rond Uber alleen maar toenemen?

Antwoord 6

Ter uitvoering van deze motie is in november jl. met Uber gesproken. Uber heeft nadat het gesprek heeft plaatsgevonden de app voor chauffeurs zodanig aangepast dat nadat een chauffeur in totaal twaalf uur heeft gereden de app tien uur offline gaat. Ik acht dit een betekenisvolle aanvulling op de registratie van en handhaving op de arbeids- en rusttijden die plaatsvindt met de boordcomputer taxi en door de ILT. In lijn met de motie heb ik naar aanleiding van de AT5-reportage ook met Uber gesproken over een systeem van gezichtsverificatie in de app voor chauffeurs. Dit systeem heeft Uber eerder buiten Europa uitgerold. Ik heb aangegeven dat ik het van belang vind dat Uber ook in Nederland gebruik maakt van de mogelijkheden die technologische ontwikkelingen bieden. Uber heeft aangegeven zich te beraden op de mogelijkheden om een dergelijk systeem binnen de grenzen van de Algemene Verordening Gegevensbescherming in te zetten. Voor zover dit lopende juridische procedures niet doorkruist, blijf ik bereid om met de sector te spreken over manieren om het overtreden van regels te voorkomen. Daarnaast hebben de Minister en ik er bij Uber op aangedrongen zich aan te sluiten bij het convenant «Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer».

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 35 000 XII, nr. 50