



Bestuurskern

Contactpersoon

5.1.2e

M 5.1.2e

5.1.2e @minienm.nl

Datum

1 april 2015

memo

Middels deze memo stel ik u op de hoogte van de wijzigingen die zijn doorgevoerd in de brief Evaluatie Taxibeleid:

- Inleiding van de brief is aangepast
- Samenvatting is vervangen door conclusies
- Dubbelingen zijn verwijderd en brief is ingekort

Daarnaast heeft er m.b.t. APK-taxikeuring afstemming plaatsgevonden met de directie Wegen en Verkeersveiligheid. De arbeidsmarktpositie van UberPOP chauffeurs is met SZW op ambtelijk niveau besproken.

APK-taxi's

Met betrekking tot het vereenvoudigen van de taxiwetgeving voor wat betreft de APK eisen, is de volgende informatie leidend (in overleg met directie Wegen en Verkeersveiligheid en HBJZ): APK eisen aan alle motorvoertuigen (dus ook taxi's) worden Europees vastgelegd. Vorig jaar zijn na lang onderhandelen de Europese APK eisen opnieuw vastgesteld (richtlijn 2014/45/EU van 3 april 2014). In de nieuwe richtlijn is expliciet opgenomen (artikel 5, lid 1, sub b) dat taxi's "een jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens jaarlijks" gekeurd moeten worden. Hierop is geen nationale uitzondering mogelijk: De EU wetgeving verplicht Nederland om taxi's jaarlijks te keuren.

Nederland kan haar wensen kenbaar maken m.b.t. het verlagen van de frequenties voor taxi's, maar gezien de onderhandelingen recentelijk zijn afgerond, zal er nauwelijks tot geen draagvlak bij commissie en lidstaten zijn om amendementen van deze richtlijn opnieuw te agenderen. Evaluatie is voorzien in 2020, dat is het eerste reële moment om de frequentie weer ter discussie te stellen.

We stellen voor om in de brief aan de Tweede Kamer wel op te nemen dat de mogelijkheid is onderzocht, maar dat we hier vanwege de Europese regelgeving op dit moment geen vervolgactie aan verbinden.

Bestuurskern*Arbeidsmarktpositie UberPOP chauffeurs*

Er heeft afstemming plaatsgevonden met SZW met betrekking tot de arbeidsmarktpositie van (UberPOP) chauffeurs.

Datum
1 april 2015

SZW beschouwt UberPOP chauffeurs als zelfstandig ondernemers (zzp'ers). Dat betekent dat er geen ondergrens aan de beloning zit en dat het arbeidsrecht niet van toepassing is. Tevens brengt dit met zich mee dat de UberPOP-chauffeurs zelf voorzieningen moeten treffen voor arbeidsongeschiktheid, werkloosheid en aanvullend pensioen.

SZW wil geen uitspraken doen over een mate van schijnzelfstandigheid voor UberPOP chauffeurs. Er is geen onderzoek uitgevoerd naar de zelfstandigheid van deze chauffeurs, een dergelijke uitspraak zou daarmee voorbarig zijn. Een onderzoek hiernaar is een taak van de Belastingdienst. SZW geeft aan zich wel zorgen te maken over de positie van de huidige chauffeur, indien er sprake is van oneerlijke concurrentie door nieuwe toetreders op de markt. Dit is al in de brief opgenomen.

Aangezien afstemming met SZW niet heeft geleid tot een standpunt met betrekking tot de arbeidsmarktpositie van de UberPOP-chauffeur, stellen we voor om dit niet in de brief op te nemen.

5.1.2e

Staatssecretaris

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

T 070
F 070

5.1.2e

Datum
22 april 2014

Kenmerk
IENM/BSK-2014/96925

beslisnota

Uber taxidiensten

Inleiding

Uber is een Amerikaans bedrijf dat via een app taxidiensten aanbiedt in Amsterdam en sinds kort ook in Rotterdam. Uber beweert contractvervoer aan te bieden en daarom niet gebonden te zijn aan wettelijke bepalingen voor straattaxivervoer.

In de media en in het buitenland is steeds meer aandacht voor Uber. Daarom informeer ik u in deze nota over Uber in Nederland.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u te besluiten dat taxidiensten die Uber laat verrichten geen contractvervoer zijn en vallen onder de regels voor straattaxivervoer.

Beslistermijn

Gezien de toenemende berichtgeving in de media over Uber acht ik een spoedig besluit van u gewenst.

Argumentatie

Wat is contractvervoer

Contractvervoer is in de regelgeving als volgt omschreven: taxivervoer dat wordt verricht ter uitvoering van een schriftelijke overeenkomst, waarbij gedurende een bij die overeenkomst vastgestelde periode meermalen taxivervoer wordt verricht tegen een in die overeenkomst vastgelegd tarief. In feite wordt hiermee bedoeld op bijzondere vormen van sociaal taxivervoer, zoals leerlingenvervoer, zittend ziekenvervoer en vervoer van ouderen en gehandicapten. Dit vervoer wordt meestal verricht in opdracht van instellingen en gemeenten.

Voor contractvervoer gelden niet de verplichting van een taxameter en niet de regels over tarieven en de verplichte uitreiking van een ritbewijs.

Wat is Uber

Uber is geen taxivervoerder, maar brengt via een app vraag naar en aanbod van taxivervoer bij elkaar. In dit opzicht overtreedt Uber geen bepalingen van de Taxiwet.

paraaf
DGB-OVS

paraaf
HBJZ

paraaf
ILT

Om de app te kunnen installeren moet de klant eerst een aantal gegevens aan Uber leveren, zoals over zijn smartphone, adres en credit card. Na afloop van de rit verschijnt de ritprijs via de app op de telefoon. Uber incasseert de kosten van de rit achteraf automatisch en stuurt de factuur per e-mail.

Schriftelijke overeenkomst

De schriftelijke overeenkomst is de vervoerovereenkomst tussen de vervoerder en degene die voor het vervoer betaalt, in casu de reiziger.

De wederpartij van de vervoerder kan een ander zijn dan de reiziger, maar dan moet iemand anders dan de reiziger betalen voor het vervoer. Een overeenkomst tussen een vervoerder en een derde partij die niet hoeft te betalen voor het vervoer en dus ook geen (direct) belang heeft bij bescherming van de betalende partij – i.c. de reiziger – kan de bescherming van het belang van die betalende partij echter niet wegnemen.

Hierbij is niet van belang dat de overeenkomst gesloten is met behulp van een app en dat Uber (net als bijvoorbeeld taxicentrales) andere diensten voor de vervoerder en voor de reiziger verricht (kwaliteitsmeting, transparante betaling). Evenmin is van belang dat Uber een overeenkomst heeft met de vervoerder of met de reiziger.

Meermalen taxivervoer

De vervoersovereenkomst via een Uber-app kan als schriftelijk worden beschouwd. Hierin wordt evenwel geen periode vastgesteld waarbinnen meerdere malen vervoer zal worden verricht. En dat betekent dat vervoer via de Uber-app niet is uitgezonderd van de regels over het maximumtarief. De vervoerovereenkomst in kwestie gaat over één rit. Als de klant later opnieuw een rit boekt via Uber wordt een nieuwe vervoersovereenkomst gesloten, ook als dezelfde taxivervoerder voorrijdt; die volgende rit is immers niet ter uitvoering van de eerste overeenkomst.

Vastgelegd tarief

Over de tariefopbouw van Uber kan de klant zich vooraf informeren, maar de eindprijs van zijn rit is pas na afloop bekend. Overigens varieert Uber de tarieven al naar gelang de drukte. De eindprijs staat niet op de taxameter, want die is ofwel niet aanwezig ofwel functioneert niet tijdens de rit. De regelgeving schrijft voor dat de taxameter meeloopt zodat de reiziger de tariefontwikkeling kan volgen. Het is ook mogelijk dat vervoerder en klant vooraf een ritprijs overeenkomen, maar ook dan moet de taxameter aanstaan. Bij Uber is geen van beide situaties het geval. Ook vindt geen uitreiking van de verplichte ritbon plaats. Nu het hier om zogenaamd belvervoer gaat en de klant na afloop wel een factuur toegezonden krijgt, is deze overtreding minder zwaar aan te rekenen.

Conclusie

Tussen de klant en Uber wordt geen vervoersovereenkomst gesloten, niet eenmalig, ook niet voor een bepaalde periode, en daarvoor kan dus ook geen tarief worden afgesproken. Taxivervoerders die voor Uber taxiriten verzorgen, verrichten dus in feite straattaxivervoer.

Innovatie

Het initiatief van Uber verdient waardering in het kader van het beleid ter bevordering van de kwaliteit van het taxivervoer, vooral als de klant tevreden is over de geleverde diensten. Bij de evaluatie van de taxiwetgeving, later dit jaar, zal IenM beoordelen of en zo ja hoe belemmeringen in de regelgeving voor innovaties zoals die van Uber kunnen worden wegenomen.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

KNV Taxi is van mening dat vervoer via Uber geen contractvervoer is.

Taxivervoerders die voor Uber ritten rijden doen dat vaak naast ander taxiwerk, bijvoorbeeld

als rijder bij een TTO in Amsterdam.

In het buitenland is veel ophef over Uber. In de Verenigde Staten is een ware hetze tegen de praktijken van Uber gaande. In Parijs staakten taxichauffeurs tegen Uber. In Brussel zijn auto's van Uber in beslag genomen en heeft de rechter de app van Uber verboden, tot grote woede van Eurocommissaris Neelie Kroes. In Berlijn heeft de rechter vorige week Uber veroordeeld. In al deze gevallen stroken de activiteiten van Uber niet met de gemeentelijke of federale regelgeving. In Nederland, met zijn minder gereguleerde nationale taximarkt, is dit niet het geval. De situatie in het buitenland is daarom niet zonder meer te vergelijken met onze situatie.

In overleg met DCO zal de communicatie over uw besluit worden geregeld.

5.1.2e

DVA
b365

Staatssecretaris

☒ INKOMEND
☐ UITGAAND

REG.NR. BSh-2014/99287

003999 01.05.14 13:46

Directoraat-Generaal

Bereikbaarheid

Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

T 070 5.1.2e
F 070

Datum

23 april 2014

Kenmerk

IENM/BSK-2014/99287

nota ter informatie

Uber taxidiensten

5.1.2e

5.1.2e

21/5/14

Wat is mijn landkechoort?

Inleiding

Uber heeft IenM verzocht om een uitspraak over de taxidiensten die Uber via een app aanbiedt. Vraag is of taxivervoer via Uber contractvervoer is, zoals Uber stelt, of niet. Bij een negatief oordeel dreigt Uber met zijn diensten in Nederland te stoppen. Zowel in het buitenland als in Nederland is veel publieke belangstelling voor Uber. Met deze nota informeer ik u over het oordeel over Uber en over de communicatie daarvan.

Samenvatting, kern of boodschap

Wat is Uber

Uber is een Amerikaans bedrijf dat via een app taxidiensten aanbiedt in Amsterdam en sinds kort ook in Rotterdam. Uber is zelf geen taxivervoerder, maar brengt vraag en aanbod bij elkaar. In dit opzicht overtreedt Uber geen bepalingen van de Taxiwet.

Uber stelt dat haar taxidiensten vallen onder contractvervoer. Dit betekent dat de wettelijke bepalingen voor straattaxivervoer (taxameter, maximum tarieven, rit-bon) niet van toepassing zouden zijn. Volgens juristen van HBJZ lijkt in de uitvoering van de taxidiensten echter wel degelijk sprake te zijn van straattaxivervoer.

Contractvervoer en straattaxivervoer

Contractvervoer is taxivervoer dat wordt verricht ter uitvoering van een schriftelijke overeenkomst, waarbij gedurende een bij die overeenkomst vastgestelde periode meermalen taxivervoer wordt verricht tegen een in die overeenkomst vastgelegd tarief. In feite wordt hiermee bedoeld op bijzondere vormen van sociaal taxivervoer, zoals leerlingenvervoer, zittend ziekenvervoer en vervoer van ouderen en gehandicapten. Dit vervoer wordt meestal verricht in opdracht van instellingen en gemeenten.

Straattaxivervoer is commercieel vervoer met twee deelmarkten: het opstapvervoer (standplaatsen) en het belvervoer. De ritprijs wordt tijdens de rit met de taxameter bepaald. Ook kan de klant vooraf een ritprijs met de chauffeur afspreken. Het gaat steeds om individuele ritten.

Het belangrijkste onderscheid met contractvervoer is dat voor contractvervoer

paraaf
DGB-OVS

5.1.2e

paraaf
HBJZ

5.1.2e

paraaf
ILT

5.1.2e



niet de verplichting van een taxameter en niet de regels over maximumtarieven en de verplichte uitreiking van een ritbewijs (bonnetje) gelden.

Oordeel over Uber

Juridische toetsing door HBJZ wijst uit dat taxivervoer via Uber geen contractvervoer is, maar straattaxivervoer (belvervoer). De ILT steunt deze opvatting. Ook KNV Taxi deelt deze mening. Het standpunt van IenM zal aan Uber worden overgebracht. Uber had om een oordeel gevraagd. Uber dreigt met haar activiteiten te stoppen als IenM die niet als contractvervoer bestempelt. Dat is dan voor rekening en risico van Uber.

Vanwege de interesse van media en politiek voor Uber zal de communicatie in overleg met DCO worden geregeld.

Innovatie

Het initiatief van Uber verdient zeker waardering in het kader van het beleid van IenM om de kwaliteit van het taxivervoer te verbeteren, vooral als de klanten van Uber tevreden zijn over de geleverde diensten. Dit zal onderdeel zijn van onze externe communicatie.

Bij de evaluatie van de Taxiwet, later dit jaar, zal IenM nagaan of er belemmeringen in de regelgeving zijn voor innovaties zoals die van Uber, en hoe die eventueel kunnen worden weggenomen.

Ophef in buitenland

In het buitenland is veel ophef over Uber. In de Verenigde Staten is een ware hetze tegen de praktijken van Uber gaande. In Parijs staakten taxichauffeurs tegen Uber. In Brussel zijn auto's van Uber in beslag genomen en heeft de rechter de app van Uber verboden, tot grote woede van Eurocommissaris Neelie Kroes. In Berlijn heeft de rechter onlangs Uber veroordeeld. In al deze gevallen stroken de activiteiten van Uber niet met de gemeentelijke of federale regelgeving. In Nederland, met zijn minder gereguleerde nationale taximarkt, is dit niet het geval. De situatie in het buitenland is daarom niet zonder meer te vergelijken met onze situatie.

5.1.2e



→ DWS
BAPHS

Staatssecretaris

INKOMEND
UITGAAND

REG.NR.

2014/114388

004353 22.05.14 16:41

beslisnota

Kamervragen taxidiensten Uber

5.1.2e

26/5/14

Meelpanaaf

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e
T 070
F 070 5.1.2e

Datum
19 mei 2014

Kenmerk
IENM/BSK-2014/114388

Bijlage(n)
1

Inleiding

Tweede Kamerleden Verhoeven en Van Veldhoven (D66) hebben de minister van EZ en u vragen gesteld over de alternatieve taxidiensten van Uber. Ik leg de antwoorden hierbij aan u voor ter goedkeuring. De minister van EZ zal de vragen mede namens u beantwoorden.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u akkoord te gaan met de antwoorden op de Kamervragen.

Beslistermijn

Ik verzoek u om een spoedige reactie omdat de termijn van beantwoording op 19 mei afloopt.

EZ heeft congres aanvragen pas op 16/10 en ons voorgelegd.

Kader

Uber is een Amerikaans technologiebedrijf dat via een app op de smartphone de vraag van een consument naar taxivervoer direct koppelt aan de dichtstbijzijnde taxivervoerder. Uber is actief in Amsterdam, Rotterdam en binnenkort ook Den Haag.

De antwoorden op de kamervragen zijn in de volgende geest opgesteld. Innovaties zoals die van Uber verdienen waardering omdat die de kwaliteit van het taxivervoer voor de consument kunnen verbeteren. De taxiregelgeving stelt geen regels voor diensten zoals die van Uber. De Taxiwet gaat over de eindschakel: de relatie tussen taxivervoerder en consument. Taxivervoerders die voor Uber ritten uitvoeren moeten voldoen aan de taxiregels (taxameter, boordcomputer, maximum tarieven en ritbon), en vallen niet onder het zogenaamde contractvervoer zoals Uber beweert. Mochten er in de regelgeving belemmeringen voor innovaties zijn dan worden die nader bezien in het kader van de evaluatie van de Taxiwet, najaar 2014.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

IenM is met Uber in gesprek over de interpretatie van de taxiregels. Wij leggen

paraaf
5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

paraaf
HB17

5.1.2e

paraaf ILT

5.1.2e



daarbij niet zozeer het accent op de kwestie van contractvervoer of niet, maar meer op de wijze waarop taxivervoerders kunnen voldoen aan de taxiregels. Zo zou denkbaar kunnen zijn dat de factuur, die Uber direct na de taxirit per e-mail naar de consument verstuurt met alle relevante gegevens over de taxirit, kan worden beschouwd als de verplicht uit te reiken ritbon.

De situatie met Uber is in Nederland volstrekt anders dan in het buitenland, waar Uber vaak zeer onder vuur ligt. Dit ligt in veel gevallen aan de wetgeving, die in andere landen en steden veel minder geliberaliseerd is.

De antwoorden zijn in goed ambtelijk overleg met EZ opgesteld. De beantwoording door EZ heeft zoveel tijd gekost dat de termijn van beantwoording licht wordt overschreden.

Met ondernemersvereniging KNV Taxi zijn de antwoorden gecommuniceerd.

In overleg met DCO zullen de antwoorden en de houding van IenM jegens Uber worden gecommuniceerd naar Uber, KNV taxi en de media. Onder meer de NOS had hierom gevraagd.

5,12e

To: 5.1.2e@hotmai.com" 5.1.2e@hotmai.com]
From: fp-Publiek DGB - DGB
Sent: Tue 5/27/2014 7:12:37 AM
Subject: Taxibranche, Uber
Received: Tue 5/27/2014 7:12:37 AM

27-05-2014

Ons kenmerk: IENM/BSK-2014/96692

Geachte heer 5.1.2e

U heeft een vraag gesteld over Uber als taxibemiddelaar.

Uber is een onderneming die vraag naar taxivervoer en aanbod van taxivervoer bijeen brengt door middel van een app. Uber is geen taxivervoerder in de zin van de wet personenvervoer 2000. Die wet regelt de relatie tussen taxivervoerder en consument, en stelt daarvoor een aantal eisen, zoals de taxameter en de verplichte afgifte van een ritbon.

Taxivervoerders die voor Uber en via de app van Uber ritten uitvoeren, moeten zich aan de taxiregelgeving houden. Uber is hierover geïnformeerd. Als de ILT, Inspectie Leefomgeving en Transport, bij controles overtredingen van de taxiregelgeving constateert, volgen boetes. Dit is ook al een aantal keren gebeurd.

Indien u op deze e-mail wilt reageren, wilt u dit dan doen via

5.1.2i

Wilt u dan ook de eerdere correspondentie meezenden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
.....



de staatssecretaris

ILT
Handhavingsbeleid
Beleidsadvies
Koningskade 4
Den Haag
Postbus 90653
2509 LR Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

T 070- 5.1.2e
M +31(0)6 5.1.2e
5.1.2e @ILenT.nl

Datum

-

Ons kenmerk
ILT-2014/47263

minuut

handhaving Uber

Getipt door / paraaf

5.1.2e

Vervolg op

Vergeleken door / paraaf

Rappeldatum

Verzonden door / paraaf

Verzenddatum

30 juli 2014

Ondertekening door / paraaf

IG

5.1.2e

30/7

Verzendwijze

Medewerking van / paraaf

ILT/

5.1.2e

Na verzending retour aan

DIV ILT

Afschrift aan

DIV ILT

IG

ILT/

5.1.2e

ILT/

DGB

ILT/persvoorlichting

5.1.2e

Adres

pdf per mail



de staatssecretaris

☒ INKOMEND
☐ UITGAAND

REG.NR. ILT-2014/47263

005397 04.08.14 10:48

nota

handhaving Uber

W 15/8/14

dir. hhb

ST 22
08

ILT
Handhavingsbeleid
Beleidsadvies
Koningskade 4
Den Haag
Postbus 90653
2509 LR Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

T 070- 5.1.2e
M +31(0)6- 5.1.2e
5.1.2e @ILenT.nl

Datum

Ons kenmerk
ILT-2014/47263

Bijlage
2

Doel

U informeren over een door Uber gepresenteerd nieuw initiatief dat raakt aan taxivervoer en de reactie van ILT hierop.

Toelichting

Pilot Uber

Uber heeft vandaag een pilot in Amsterdam gepresenteerd onder de naam uberPOP. Men noemt het 'meerijden' en presenteert het als een mobiliteitsoplossing. De formule is als volgt: Via de Uber app kunnen reizigers gebruik maken van de diensten van particuliere bestuurders. Deze particuliere bestuurders en hun voertuigen zijn gescreend en na elke rit worden zij beoordeeld door de reiziger. Met meerijden biedt Uber naar eigen zeggen de reiziger een betaalbaar alternatief voor de eigen auto en een aanvulling op bestaande OV-diensten. Uber wil "met deze pilot de positieve impact van meerijden concreet maken en pleit ervoor dat de resultaten worden meegenomen in de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000". Uber stelt met dit initiatief vooruit te lopen op de evaluatie van de wet in de verwachting dat ruimte zal ontstaan voor deze vorm van personenvervoer.

andere departementen
betrokken?

Is het voldoende
duidelijk?

Handhavingskader WP2000

Op grond van de relevante regelgeving in de WP2000 beschouwt de ILT deze activiteiten door particuliere bestuurders als illegaal personenvervoer, hier is dus sprake van snorders. Ook DGB en HBJZ zijn deze mening toegedaan. De ILT zal als zodanig handhaven.

Uber geeft in de berichtgeving aan in gesprek te zijn met het ministerie. Het ministerie zou volgens Uber openstaan voor nieuwe initiatieven. Dat is tot op zekere hoogte juist. Maar de gesprekken met Uber gingen tot nu toe alleen over taxidiensten uitgevoerd door taxichauffeurs met een chauffeursvergunning. Over uberPOP is nooit met IenM gesproken. Juist uberPOP veroorzaakte in het buitenland veel ophef. In het licht van de constructieve gesprekken over de werkwijze met gebruikmaking van taxichauffeurs, wordt de bekendmaking van deze pilot zowel door het ministerie als door de gemeente Amsterdam ervaren als een zeer onverwachte en onaangename verrassing die tot grote onrust in de taxisector kan leiden.

Actie ILT

Handhaving

De ILT gaat actief handhaven. Hierover zijn afspraken gemaakt met de gemeente Amsterdam. De particuliere chauffeurs in deze constructie worden gezien als

snorders en worden dan ook als zodanig bestraft met een proces-verbaal en een LoD. De ILT kan hiervoor met mystery guests werken die met behulp van de app een rit aanvragen. Over de toepassing van mystery guests heeft de ILT afspraken gemaakt met het Openbaar Ministerie.

ILT kan ook sanctionerend optreden tegen Uber zelf, omdat het door middel van deze werkwijze strafbare activiteiten uitlokt. ILT stuurt om te beginnen vandaag een aangetekende brief aan Uber.

ILT
Handhavingsbeleid
Beleidsadvies

Datum
30 juli 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/47263

Communicatie

De ILT zal op basis van bovenstaande lijn reageren in de media en op andere vragen. Zowel de woordvoerder als het Meld- en informatiecentrum worden veelvuldig benaderd. De woordvoering is afgestemd met het ministerie van EZ, de gemeente Amsterdam en de politie Amsterdam.

Ook wordt gekeken naar manieren om potentiële particuliere bestuurders te informeren over het feit dat ze illegaal vervoer verrichten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Bijlage 1 – bericht Uber aan staatssecretaris

Geachte mevrouw

5.1.2e

Beste 5.1.2e

ILT

Handhavingsbeleid
Beleidsadvies

Datum

30 juli 2014

Ons kenmerk

ILT-2014/47263

Ik heb beloofd jullie op de hoogte te houden over de ontwikkelingen rondom Uber. Vandaag starten we een meerijden-pilot in Amsterdam.

Inefficiënt autogebruik

Nederland telt zo'n acht miljoen personenauto's die plaats bieden aan én ruimte in nemen voor gemiddeld vier tot vijf personen. Echter, in de praktijk worden deze auto's door slechts één persoon gebruikt. Lage auto bezetting heeft een negatieve impact op milieu, leefbaarheid, files, parkeren en energieverbruik, met name in de grote steden. Morgen lanceert Uber een meerijden-pilot in Amsterdam met de introductie van een innovatieve oplossing: uberPOP. uberPOP maakt meerijden makkelijk, veilig en betaalbaar. Het concept meerijden wordt in veel landen met succes toegepast. Uber wil met deze pilot de positieve impact van meerijden concreet maken en pleit ervoor dat de resultaten worden meegenomen in de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000.

Meerijden-pilot in Amsterdam

Naast UberBLACK of UberLUX kan een geselecteerde groep Amsterdammers vanaf nu via de Uber app ook een voordelige rit boeken bij een doorsnee autobezitter. Ritten met uberPOP zijn 50% goedkoper dan gewone taxi's. Uber ontketent hiermee een mobiliteitsrevolutie die de bezetting van personenauto's zal verhogen, waardoor autogebruik in Nederland op termijn efficiënter wordt. De resultaten van de pilot zullen worden aangeboden aan het Amsterdamse college van B&W en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu.

Cruciale nieuwe vervoersoplossing

Meerijden is een cruciale en innovatieve vervoersoplossing die naadloos aansluit op bestaande vervoersmiddelen waar reizigers dagelijks gebruik van maken, zoals lopen, fiets, tram, bus, metro en trein. UberPOP is het eerste concept dat mensen motiveert vaker hun eigen auto te laten staan, omdat het een makkelijke, veilige en betaalbare manier biedt om snel van A naar B te kunnen komen. Hierdoor wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker voor veel reizigers. Huidige OV-verbindingen bieden immers niet altijd een deur-tot-deur oplossing. UberPOP is de ontbrekende schakel die dat mogelijk maakt.

Kwaliteit en veiligheid staan voorop

Uber stelt hoge eisen aan kwaliteit en veiligheid voor reizigers. Alle Uber bestuurders worden vooraf gescreend en Uber ziet streng toe op de kwaliteitsbeoordelingen van bestuurders die reizigers na elke rit kunnen geven. Verder zijn alle passagiers die gebruik maken van uberPOP verzekerd.

Meer informatie over de pilot meerijden in Amsterdam kunt u vinden in de bijgevoegde Position Paper en Infographic. Mocht u nog vragen hebben, aarzel niet met ons te bellen of te mailen.

Met vriendelijke groet,

Niek van Leeuwen

uberPOP

Meerijden als mobiliteitsoplossing

Het Nederlandse mobiliteitsideaal is een geïntegreerd aanbod aan vervoersmiddelen dat op basis van de vraag van de reiziger een veilige, flexibele en betaalbare manier biedt om van A naar B te reizen. Door de razendsnelle technologische ontwikkelingen komen innovatieve oplossingen in beeld die nog geen tien jaar geleden onmogelijk werden geacht. Technologiebedrijf Uber biedt technologische oplossingen die vraag en aanbod op mobiliteitsgebied bij elkaar brengen. De Uber app heeft zich in Nederland reeds bewezen met de diensten UberBLACK en UberLUX waarmee reizigers met één druk op de knop via hun mobiele telefoon een auto met professionele chauffeur kunnen bestellen in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. In juli 2014 lanceert Uber de volgende stap in de mobiliteitsrevolutie: uberPOP. Een innovatieve oplossing die meerijden gaat stimuleren door autobezitters in staat te stellen passagiers te vervoeren tegen een vergoeding. Hiermee komt een nieuwe fase van het mobiliteitsideaal in beeld door efficiënter gebruik van de beschikbare voertuigcapaciteit. Hieronder volgt een toelichting op het begrip meerijden, de positieve impact en de mogelijkheden voor reizigers en bestuurders.

Waarom wil Uber meerijden stimuleren in Nederland?

Inefficiënt autogebruik

Nederland telt acht miljoen auto's met een gemiddelde bezetting van slechts 1,4 personen. Een extra passagier kost vrijwel niets en de impact is enorm: minder auto's op de weg, minder brandstofkosten, minder milieuvervuiling, minder files en een kleiner ruimtebeslag, met name in de grote steden.

Volwaardige vervoersoplossing

Meerijden is de eerste volwaardige vervoersoplossing die reizigers een klantvriendelijk, betaalbaar en efficiënt alternatief biedt voor het bezit van een eigen auto. Hierdoor kan op termijn het autobezit in Nederland zelfs gaan dalen.

Sluit naadloos aan op het OV

Meerijden is een cruciale schakel in het totale aanbod aan vervoersmiddelen, sluit naadloos aan op bestaande OV-oplossingen en biedt in sommige gevallen zelfs een goedkoop alternatief voor kostbare en onrendabele OV-verbindingen.

Stimulering marktwerking

Er is onvoldoende marktwerking in de sector van het personenvervoer. Huidige wet- en regelgeving zijn nog niet ingericht op innovatieve mobiliteitsoplossingen. Uber pleit voor ruimte in de Wet Personenvervoer 2000 voor het aanbieden van nieuwe concepten zoals meerijden.

Automobiliteit in Nederland

In 2013 waren er meer dan 7,9 miljoen personenauto's in Nederland¹, een toename van 21% in de laatste tien jaar. Eén derde van de huishoudens bezit zelfs twee of meer auto's. De gemiddelde auto staat 23 uur per dag stil, en als hij wel rijdt is de gemiddelde autobezetting slechts 1,4 personen. Bij woon-werkverkeer maximaal 1,2 personen, bij een familie uitje maximaal 1,7 personen, en op vakantie maximaal 2,0 personen². Met andere woorden, de gemiddelde personenauto - die niet alleen plaats biedt aan, maar ook ruimte inneemt voor vier tot vijf personen - wordt in de praktijk zeer inefficiënt gebruikt.

5 miljoen personenauto's zijn overbodig

De huidige capaciteit van personenauto's kan beter benut worden door meer samen te reizen en met iedere auto meer kilometers te rijden. Wanneer een personenauto gemiddeld 2 personen vervoert en gemiddeld 25.000 kilometer per jaar rijdt, kan hetzelfde aantal reizigers vervoerd worden met 3 miljoen auto's, 5 miljoen minder dan het huidig aantal.

Inefficiënte en kostbare maatregelen

De overbodige capaciteit heeft een grote impact op de leefomgeving, met name in de grote steden. Het leidt tot een groter ruimtebeslag, parkeerproblemen, onveiligheid, opstoppingen, milieuproblemen en een relatieve afname van het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen. Beleidsmakers worstelen al jaren met deze problematiek. Men streeft met name in grote steden naar maatregelen die autogebruik beperken, meer ruimte bieden voor fietsers en het gebruik van openbaar vervoer stimuleren. Het effect van deze vaak kostbare en ingrijpende maatregelen is beperkt omdat ze slechts de symptomen bestrijden van een veel groter probleem: inefficiënte autobezetting. Het bevorderen van meerijden is de beste oplossing voor congestie, energiekosten, luchtverontreiniging, parkeerproblemen en ruimtebeslag. Een passagier extra kost relatief weinig en heeft een enorme impact.

De toekomst van automobiliteit

Een duurzame aanpak van de mobiliteitsproblematiek vereist een oplossing die stimuleert dat mensen vaker met elkaar gaan meerijden. Dat kan alleen als je reizigers makkelijke, goedkope en flexibele opties biedt om snel van A naar B te kunnen komen via een combinatie van vervoersmiddelen.

uberPOP is een cruciale nieuwe schakel in die vervoersketen door meerijden makkelijk, veilig en betaalbaar te maken via de Uber app. Het stelt autobezitters in staat passagiers mee te nemen in ruil voor een vergoeding. uberPOP is de oplossing om de kern van het probleem, inefficiënte autobezetting, aan te pakken.

¹ CBS

² European Environment Agency

Meerijden succesvol in het buitenland

Meerijden is een nieuwe oplossing die in diverse Europese steden en in de VS met succes wordt toegepast. Via de Uber app kunnen reizigers gebruik maken van de diensten van particuliere bestuurders. Deze particuliere bestuurders en hun voertuigen zijn gescreend en na elke rit worden zij beoordeeld door de reiziger. Met meerijden biedt Uber de reiziger een betaalbaar alternatief voor de eigen auto en een aanvulling op bestaande OV-diensten.

Een brede toepassing van Uber zou zelfs kunnen leiden tot een afname van autobezit. In de grote steden waar Uber gemeengoed is geworden, realiseren bewoners zich steeds vaker dat dagelijks gebruik van Uber goedkoper is dan het bezitten van een eigen auto. Deze bewustwording kan er op termijn toe leiden dat mensen fundamenteel andere mobiliteitskeuzes gaan maken. Susan Shaheen, onderzoekster aan de Transportation Sustainability Research Center van de Universiteit van Californië, heeft geconstateerd dat nieuwe carpool diensten tot een significante afname van autobezit heeft geleid onder gebruikers. Een onderzoek gebaseerd op GPS data van taxigebruik in New York concludeerde dat veel ritten een mix vormden met andere vormen van vervoer, zoals metro of trein. En uit onderzoek in San Francisco bleek dat als er meer taxi's beschikbaar zouden zijn, mensen meer gebruik zouden maken van openbaar vervoer en zelfs zouden overwegen eigen autobezit helemaal op te geven.

Alternatieve vervoerscapaciteit noodzakelijk

Er is echter één probleem: er zullen nooit genoeg taxi's zijn om deze rol in de mobiliteitsketen op te vangen. Het concept meerijden kan deze capaciteit wel bieden, omdat het een significante toename in aanbod genereert tegen een veel lagere prijs. Uber verbindt deze capaciteit op een effectieve en efficiënte manier aan de vraag en maakt daardoor vervoer goedkoper, flexibeler en toegankelijker. Met één druk op knop de staat er binnen een paar minuten een auto voor de deur. Die mogelijkheid maakt het bezitten van een eigen auto, die ook moet worden geparkeerd, verzekerd en afbetaald, een stuk minder aantrekkelijk.

Stimulerende wetgeving

In de tweede helft van 2014 wordt de Wet Personenvervoer 2000 geëvalueerd. De huidige wetgeving biedt onvoldoende ruimte voor vernieuwende concepten. Daarom pleit Uber voor meer ruimte voor alternatieve vervoersoplossingen met als uitgangspunt dat de kwaliteit en veiligheid voor reizigers wordt gewaarborgd door een duidelijke kader te stellen voor vervoerders. De afgelopen jaren is dit door gemeenten opgepakt door de zogenaamde TTO-regelgeving. Deze regelgeving is echter toegespitst op traditionele aanbieders. Uber pleit voor een aanvullend kader voor particuliere vervoersaanbieders. Uber waarborgt kwaliteit en veiligheid middels duidelijke afspraken met bestuurders en een beoordeling door reizigers.

Hoe werkt uberPOP?

- Via de Uber app kunnen autobezitters met hun eigen auto andere particulieren vervoeren tegen een scherpe prijs.
- uberPOP is een makkelijke, veilige en betaalbare manier voor reizigers om zich te verplaatsen;
- uberPOP is een cruciale schakel in de vervoersketen die perfect aansluit op andere vervoersmiddelen zoals OV, taxi's en fietsen.
- uberPOP verhoogt het vervoersaanbod op momenten van grote vraag;
- uberPOP maakt eigen autobezit minder noodzakelijk, met name in steden, waardoor problemen als leefbaarheid, milieu, files, parkeren en energieverbruik worden verminderd.
- uberPOP biedt ongekende nieuwe mogelijkheden voor bestuurders, steden en hun economie.

Veiligheids- en kwaliteitswaarborging

Uber zet innovatieve technologie in om te zorgen voor een veilige en kwalitatief goede rit voor zowel de reiziger als bestuurder.

Betrouwbare bestuurders

Iedere bestuurder is minimaal 21 jaar oud, heeft een training gevolgd, is geïnterviewd door een Uber medewerker, heeft een verklaring van goed gedrag en is in het bezit van een verzekerd en gekeurd voertuig.

Verzekerde passagiers

Alle passagiers die gebruik maken van uberPOP zijn verzekerd.

Volledige transparantie

Als je een rit bestelt, verschijnt in de Uber app de naam, de foto en het kenteken van de bestuurder.

Constante kwaliteit

Na iedere rit wordt de reiziger gevraagd de bestuurder te beoordelen, zodat de kwaliteit altijd gewaarborgd is.

Met één druk op de knop

uberPOP is alleen te bestellen via de Uber app en kan niet aangehouden worden op straat. Uber vindt je locatie met behulp van de GPS van je telefoon, zodat je met één druk op de knop wordt gekoppeld aan de dichtstbijzijnde bestuurder. Binnen 5 minuten is de reiziger onderweg.

Delen aankomsttijd

Klanten kunnen alle details van hun rit delen met vrienden en familie die de rit live kunnen volgen.

Geen contant geld nodig

De ritprijs wordt automatisch van de gekoppelde creditcard of PayPal account afgeschreven en na iedere rit ontvangt de reiziger via e-mail een ritoverzicht met de gereden route en ritprijs.

HET PROBLEEM

5,5 MILJOEN NEDERLANDSE AUTO'S
WORDEN ZEER NUTTeloos VERKEERD



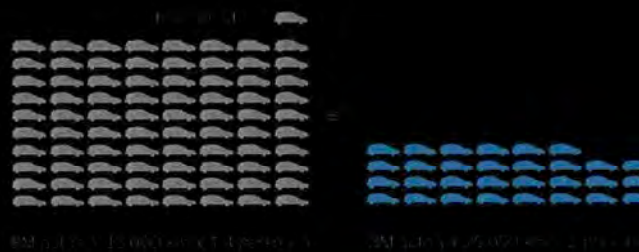
GROTE IMPACT OP LEEFBAARHEID, MILIEU, PAKKEN EN ENERGIEVERBRUUK



DE KANS

MET 2 MILJOEN AUTO'S KUNNEN WE
HETZELFDE AANTAL REIZIGERS VERVOEREN

Een auto kan wel 10 personen vervoeren. Door 2 miljoen auto's te delen, kunnen we 20 miljoen personen vervoeren.



DE REALITEIT

WE KUNNEN NIET ZONDER EEN EIGEN AUTO

Alternatieven voor een eigen auto zijn te duur of bieden op gemiddelde trajecten geen vergelijkbare reistijd. Het openbaar vervoer duurt op de meeste trajecten twee keer zo lang als de auto.



DE UITDAGING

MEERIJDEN ALS MOBILITEITSOPLOSSING

Meerijden zorgt voor een efficiënter gebruik van Nederlandse auto's en biedt een klantvriendelijk vervoersalternatief, waardoor autobezit minder noodzakelijk wordt.



MEERIJDEN ZORGT VOOR EEN HOGERE AUTOBEZETTING



MEERIJDEN ZORGT VOOR EEN GOEDE REISTIJD EN SLUIT NAADLOOS AAN OP HET OV



U B E R

DE OPLOSSING

uberPOP

HET ALTERNATIEF VOOR AUTOBEZIT



uberPOP MAAKT MEERIJDEN MAKKELIJK



MET EEN DRUK OP DE KNOP

Uber vindt je locatie met behulp van de GPS van je telefoon, zodat je met één druk op de knop wordt gekoppeld aan de dichtstbijzijnde bestuurder. Binnen 5 minuten ben je onderweg.



GEEN CONTANT GELD NODIG

De ritprijs wordt automatisch van de gekoppelde creditcard of PayPal account afgeschreven en na iedere rit ontvang je via e-mail een ritoverzicht met de gereden route en ritprijs.



DEEL DE RITPRIJS

Makkelijk de ritprijs delen over alle passagiers. Nodig je reisgenoten via de Uber app uit de ritprijs te delen. Van iedere creditcard wordt hetzelfde bedrag afgeschreven.

uberPOP MAAKT MEERIJDEN VEILIG

100% BETROUWBARE BESTUURDERS

Iedere bestuurder is minimaal 21 jaar oud, heeft een training gevolgd, is geïnterviewd door een Uber medewerker, heeft een verklaring van goed gedrag en is in het bezit van een verzekerd en gekeurd voertuig.



VERZEKERDE PASSAGIERS

Alle passagiers die gebruik maken van uberPOP zijn verzekerd.



VOLLEDIGE TRANSPARANTIE

Als je een rit bestelt, verschijnt in de Uber app de naam, de foto en het kenteken van de bestuurder.



CONSTANTE KWALITEIT

Na iedere rit vragen we de reiziger de bestuurder te beoordelen, zodat we de kwaliteit altijd hoog kunnen houden.

uberPOP MAAKT MEERIJDEN BETAALBAAR

SCHERPE TARIEVEN

uberPOP maakt deur-tot-deur vervoer snel en betaalbaar voor iedereen.

BASISTARIEF 1,00 €	0,20 € PER MINUUT	1,10 € PER KILOMETER
-----------------------	----------------------	-------------------------

50% GOEDKOPER DAN EEN TAXI

De tarieven voor uberPOP liggen 50% lager dan het maximum taxi tarief. Korte en lange ritten zijn altijd 50% goedkoper.

	TAXI	uberPOP	UberBLACK	UberLUX
Gem. ritprijs	€23	€11	€21	€27
Bestuurder		Particulier	Professioneel	Professioneel
Voorbeeld auto		Toyota Prius	Audi A6	Mercedes S

5.1.2e

5.1.2e

Cc 5.1.2e

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

T
M
F

5.1.2e

5.1.2e @minienm.nl

memo

Uber

5.1.2e

Datum

31 juli 2014

Op verzoek van 5.1.2e dit memootje over Uber, voor 5.1.2e
5.1.2e en evt. voor het DT DGB op 4 augustus.

Aanleiding: introductie initiatief uberPOP door Uber in Amsterdam, 30 juli.
UberPOP is een app voor meerijdienst tegen betaling met particuliere chauffeurs.

- 5.1.2e heeft 30 juli met 5.1.2e (ILT) afgesproken dat ILT voortouw heeft bij reactie op initiatief uberPOP.
- Deze reactie, zie bijlage, is afgestemd met DGB/OVS en op 30 juli gecommuniceerd.
- Kern reactie: uberPOP is illegaal, ILT gaat handhaven.
- ILT heeft Stas met nota geïnformeerd.
- In kader evaluatie Taxiwet dit najaar nemen we innovatieve ontwikkelingen zoals die van Uber mee.
Dit kan leiden tot aanpassing van de regelgeving; dit is ook zo eind mei door EZ m.m.v. IenM geantwoord op kamervragen over Uber.
- DGB/OVS is met Uber in constructief gesprek over al lopend initiatief met gekwalificeerde taxichauffeurs en dito voertuigen; we bekijken of en zo ja hoe wij belemmeringen die Uber daarbij tegenkomt kunnen wegnemen, ofwel door interpretatie van de huidige regelgeving, of – via de evaluatie – door aanpassing van de regelgeving.

5.1.2e

Woordvoeringslijn Inspectie Leefomgeving en Transport van het ministerie van Infrastructuur en Milieu inzake uberPOP, 30 juli 2014

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving

Datum

31 juli 2014

- Het gaat hier (d.w.z. bij uberPOP) om personenvervoer tegen betaling.
- Chauffeurs moeten zich daarom houden aan dezelfde regels als reguliere straattaxi's (vergunning, taxameter etc.) zoals bepaald in Wp2000.
- Gebruik van Uberpop kan leiden tot illegaal taxivervoer (is in strijd met WP2000). Chauffeurs die zich aanbieden via deze dienst zijn snorders.
- ILT gaat streng handhaven zoals we dat nu met snorders ook doen.
- Snorders die bij de ILT tegen de lamp lopen kunnen een Last onder dwangsom (LOD) en/of een proces verbaal verwachten.
- Op het moment dat Uber Uberpop gebruikt/laat gebruiken overtreden zij de wet (strafrecht) en maken wij een proces verbaal tegen hen op.
- Innovatieve ontwikkelingen, zoals de taxidiensten van Uber, worden meegenomen in de evaluatie van de Taxiwet. Die evaluatie vindt dit najaar plaats. Of die leidt tot veranderingen in de wet- en regelgeving moet blijken uit de evaluatie zelf.

Achtergrondinformatie:

Aanpak snorders:

- Door waarnemingen, meldingen, klachten, deskresearch, internet monitoring en andere opsporingsmethodieken worden de activiteiten van snorders in kaart gebracht.
- Dit kan leiden tot waarschuwingen, fysieke controles met als gevolg aanhoudingen en opleggen van hoge boetes.
- Als blijkt dat de snorder al eerder is gewaarschuwd via een snorderbrief of bij een recidive, heeft dat stevige consequenties. De ILT maakt tegen de snorder een proces verbaal op (maximale boete €4200) en in alle gevallen een LOD. Dat betekent dat bij herhaling een boete volgt van €10.000 per keer, met een maximum van €40.000. Bovenop de reguliere boete van maximaal € 4200.
- Op last van de Officier van Justitie kan ook de auto in beslag worden genomen.
- Snorderactiviteiten worden ook doorgegeven aan de Belastingdienst en eventueel UWV. Als uitkeringsfraude wordt geconstateerd, wordt deze door de gemeente (sociale recherche) bij het UWV gemeld.

Zijn passagiers van Uber strafbaar?

Passagiers van snorders zijn (nog) niet strafbaar. Bij een controle staan ze echter wel 'in de kou' en zullen op zoek moeten naar ander vervoer.

Hoe past Uber in de huidige wetgeving?

- Uber organiseert vraag en aanbod van taxivervoer (vergunninghouders).
- Uber werkt tot nu toe met gekwalificeerde taxichauffeurs en gekwalificeerde taxivoertuigen.
- Uber is zelf dus geen taxivervoerder in de zin van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000). De wet stelt namelijk regels voor de eindschakel in het vervoer, de relatie tussen taxivervoerder en consument.
- In de Wp2000 zijn daarom redelijke en logische basiseisen voor taxivervoerders opgenomen ter bescherming van de belangen van de consument, zoals taxameter, boordcomputer, verplichte ritbon en maximum tarieven.
- Een consument kan, in plaats van een ritprijs op basis van de tarieven via de taxameter, ook vooraf een ritprijs met de taxivervoerder afspreken. De consument heeft altijd de mogelijkheid te kiezen tussen een vaste prijs en het tarief volgens de taxameter.

- Gemeenten kunnen de landelijke basiseisen aanvullen met extra lokale kwaliteitseisen.

~ ~ ~ ~ ~

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving

Datum

31 juli 2014

From: Niek van Leeuwen [5.1.2e@uber.com]

Sent: Friday, September 12, 2014 4:29 PM

To: 5.1.2e

Subject: Uitnodiging ontbijtsessie innovatie vervoersmarkt en pilot meerijden

Beste 5.1.2e,

Zoals afgesproken, ontvang je hierbij de uitnodiging voor de ontbijtsessie die we in Den Haag organiseren. Jij en je collega's zijn van harte uitgenodigd om hierbij aanwezig te zijn.

Op 1 oktober organiseert Uber een besloten ontbijtsessie voor leden van de vaste commissie lenM. In deze ontbijtsessie gaan we gezamenlijk met jullie in op de innovaties in de taximarkt. Op 30 juli startte Uber een pilot met meerijden in Amsterdam onder de naam UberPOP. Uber wil met deze pilot laten zien welke positieve gevolgen meerijden kan hebben voor verbeteren van de vervoersmarkt, doorstroming van het verkeer, en milieu.

Tijdens deze sessie presenteert adviesbureau Accenture een onderzoek naar deze pilot. In de resultaten is o.a. aandacht voor: de kansen voor mobiliteit, ervaringen van bestuurders en gebruikers en de noodzaak voor regulering. Graag nodigen Accenture en Uber jullie uit voor deze ontbijtsessie:

1 OKTOBER 2014
VAN 08.30 TOT 10.00
IN PERSCENTRUM NIEUWSPOORT

In dit onderzoek is o.a. gekeken naar de aansluiting op bestaande OV-aanbieders, veiligheid, kwaliteitsbewaking en klachtenafhandeling. Uber pleit ervoor dat dit onderzoek wordt meegenomen in de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000. Op 16 oktober spreekt jullie commissie in een AO met de staatssecretaris van lenM over taxibeleid. Dit Kabinet heeft diverse malen aangegeven dat het een positieve grondhouding heeft t.a.v. innovaties in de taximarkt. Uber is betrokken bij de evaluatie van de taxiwet en pleit ervoor dat hierin ook wordt gekeken naar meerijden en de wijze waarop dit gereguleerd dient te worden.

Tijdens de sessie worden niet alleen de resultaten van de pilot gepresenteerd, maar zijn ook chauffeurs aanwezig om hun ervaringen te delen. Graag gebruiken wij deze gelegenheid om hierover met jullie in gesprek te gaan en zijn wij bereid om eventuele vragen van jullie over innovaties in de taximarkt te beantwoorden.

Graag nemen wij contact op om te vernemen of jullie beschikbaar zijn en bereid zijn op dit verzoek in te gaan.

Hartelijke groet,

Niek van Leeuwen

Aantekening voor Directie OVS

Hoofdpijnen NL-taxiregelgeving in relatie tot ontwikkelingen zoals Uber

1. Algemeen

a. Waar is de taxiregelgeving vastgelegd

De in Nederland geldende taxiregelgeving is één van de onderdelen van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000). Het betreft het nieuwe Hoofdstuk V van de Wp2000 zoals dat in 2011 door het parlement is aanvaard en in 2012 volledig is geëffectueerd. ("Wetsvoorstel wijziging Wp2000 betreffende verbetering kwaliteit taxivervoer"). Enkele nadere regels liggen vast in het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) en in een ministeriële regeling die over taxitarieven gaat. Kort gezegd stelt het Rijk op grond van de Wp2000 voor het nationale taxivervoer enkele hoogstnoodzakelijke basiskwaliteitsregels, en hebben de gemeenten op grond van deze wet de bevoegdheid om over *het straattaxivervoer* aanvullende kwaliteitsregels te stellen (mogelijkheid van maatwerk per gemeente bij gebleken noodzaak).

b. Wat is taxivervoer; wanneer valt taxivervoer onder de regelgeving

Taxivervoer wordt in de Wp2000 kortweg gedefinieerd als "vervoer van personen tegen betaling". Als er door de bestuurder, aan de klant géén vergoeding wordt gevraagd, is dat vervoer dus geen taxivervoer in de zin van de Wp2000. Bepaalde kosten gelden overigens niet als relevante "betaling". De volgende kosten mogen door de vervoerder/bestuurder nog aan de meerrijder/klant in rekening worden gebracht zonder dat sprake is van "taxivervoer", dus zonder dat aan de taxiregels hoeft te worden voldaan (art. 3 Bp2000):

"de kosten van afschrijving, verzekering, motorrijtuigenbelasting en brandstof, alsmede onderhouds- en reparatiekosten". Als er dus door de bestuurder, aan de klant een hoger vervoersbedrag wordt gevraagd, komt het vervoer onder de wettelijke reikwijdte van taxivervoer te vallen.

c. Uitzonderingen op de taxiregelgeving

Op grond van art. 2 van het Bp2000 zijn veel vervoersvormen reeds uitgezonderd van de werking van de Wp2000. Voorbeelden (kort gezegd):

Bepaald vervoer van personen i.v.m. brandweer, ambulances, takelwagens, uitvaarten, bepaald vervoer van werknemers door werkgevers, bepaald vrijwilligersvervoer i.v.m. gehandicapten, chauffeursdiensten in de auto van de klant zelf (rent a bob) e.d.

2. Het Rijk stelt slechts enkele noodzakelijke en proportionele kwaliteitseisen. Deze eisen zijn in beginsel alleen gericht op de eindschakel van taxivervoer: de vervoerder/bestuurder van de auto. Voor het overige gelden in beginsel geen taxiregels; geen regels/beperkingen over bij elkaar brengen van vraag (consumenten) en aanbod (vervoerders/bestuurders) door bijv. Uber, taxicentrales etc

-De bestaande taxiwetgeving is reeds in hoge mate ingericht en geschikt om ontwikkelingen op te kunnen vangen.

-Aldus stelt de taxiwetgeving geen enkele relevante regel/beperking over het bij elkaar brengen van vraag (consumenten) en aanbod (de vervoerders/chauffeurs).

-Aldus kan Uber maar ook elke andere onderneming / taxicentrale etc. die vraag en aanbod bij elkaar wil brengen in beginsel vrijelijk klanten en taxichauffeurs bij elkaar brengen. Hier liggen mogelijk grote kansen, maar dat is verder aan de markt. De Nederlandse overheid treedt daarin (mechanisme van vraag en aanbod) in beginsel niet; allerlei innovaties zijn mogelijk. Die lijn ligt ook vast in de recente beantwoording van Kamervragen op dit punt. De indruk is dat hierover bij het publiek nog de nodige misverstanden bestaan.

-De bestaande taxiregelgeving is in beginsel louter gericht op de eindschakel van de taxiketen, dus op de vervoerder/taxichauffeur. Dus op de schakel die het dichtst bij de

consument staat, dus op de schakel waar vanuit het belang van de consument, het potentiële risico ligt.

-Alleen voor die eindschakel (vervoerder/taxichauffeur) gelden een zeer beperkt aantal, noodzakelijk gebleken, kwaliteitseisen.

-Deze kwaliteitseisen zijn gebaseerd op jarenlange praktijkervaringen waarin lering is getrokken van (veelvuldig) opgetreden incidenten. De kwaliteitseisen dienen dus louter ter bescherming van de potentieel kwetsbare consument.

Niet valt op voorhand te verwachten dat deze incidenten met de komst van Uber plotseling verdwenen zullen zijn; sterker: bij loslating van basiseisen valt voorshands eerder het tegendeel te verwachten; dat is verder punt van evaluatie.

Deze kwaliteitseisen hebben met name betrekking op:

- a. Minimale kwaliteitseisen van de auto; de ondernemer moet in het bezit zijn van een ondernemersvergunning (vakbekwaamheid en relevante VOG)¹.
- b. De chauffeur moet in het bezit zijn van met name een relevante/deugdelijke VOG en wordt op dat punt door justitie continu gescreend; ook moet de chauffeur in het bezit zijn van een relevante geneeskundige verklaring. Ten bewijze dat de chauffeur "OK" is krijgt hij/zij een zogenoemde chauffeurskaart (verstrekkt door IenM/KiWa). Bij calamiteiten kan deze chauffeurskaart direct worden geschorst. De Tweede Kamer (TK) is nauw betrokken geweest / heeft sterk aangedrongen op deze (continue) screening van chauffeurs die taxivervoer verrichten (vervoer van personen tegen commercieel tarief).
- c. Bezit van taxameter/boordcomputer (i.v.m. transparantie voor consumenten en i.v.m. arbeidstijden / veiligheid consument)
- d. Voldoen aan minimale tariefbepalingen waaronder bekendmaking door de vervoerder van tarieven (bescherming consument). Deze tariefbepalingen kennen voor de contractspartijen reeds een hoge mate van flexibiliteit. Aldus kent de regelgeving reeds veel ruimte om van de wettelijke tariefbepalingen af te wijken indien de vervoerder en de klant daarvoor in de plaats voorafgaand aan de rit goede afspraken maken. Ook de voorgeschreven "ritbon" die de vervoerder moet verstrekken kan vormvrij, dus bijv. ook digitaal of per SMS aan de klant worden afgegeven².
- e. De taxivervoerder moet voldoen aan minimale voorzieningen betreffende adequate afdoening van geschillen en klachten (o.a. aansluiting bij een onafhankelijke geschilleninstantie, maakt niet uit welke, als die instantie maar aan bepaalde kwaliteitseisen voldoet)³. Ook dit punt achtte de TK van groot belang.

3. Op handen zijnde evaluatie van de taxiregelgeving

Momenteel wordt de taxiregelgeving geëvalueerd. Overeenkomstig eerdere toezeggingen aan de Tweede Kamer in het kader van de aanvaarding van de "Taxiwet" (zie punt 1a). In deze evaluatie zullen ook de actuele praktijkontwikkelingen zoals "Uber" worden meegenomen.

NB Bovenstaande is een weergave op hoofdlijnen. De concrete uitvoering en handhaving in de praktijk, ligt in handen van de ILT.

14 oktober 2014

HBJZ / 5.1.2e

¹ In het kader van de behandeling van het wetsvoorstel verbetering kwaliteit taxivervoer (2011) is door de toenmalige Minister van VcnW reeds toegezegd dat de ondernemersvergunning op termijn geheel of gedeeltelijk zal worden ingetrokken; dit is onderdeel van de lopende evaluatie

² Regeling maximum tarief en bekendmaking tarieven taxivervoer; gebaseerd op art. 81 Wp2000

³ Art. 77 + 78 Wp2000

DIRECTIE: DGB/OVS

Auteur: 5.1.2e

Akkoord Taakveldtrekker: 5.1.2e

Akkoord dgMI:

Onderwerp advies: Ontmoeting met de Brusselse minister van Mobiliteit Pascal Smet

Onderstaand treft u een positief advies om de Brusselse minister voor mobiliteit (Pascal Smet) te ontmoeten en te spreken over initiatieven zoals Uber (POP) en autodelen in een breder perspectief.

Plaats/Datum/Tijd: Den Haag, 4 november 2014. De minister is die dag voor een overleg in Amsterdam en zou graag een tussenstop in Den Haag willen maken voor een korte ontmoeting met u. (tijdstip nog nader te bepalen)

Uw bijdrage/rol:

De minister wil graag met u van gedachten wisselen over de onderwerpen Uber en autodelen.

Advies:

Uber is een initiatief dat in verschillende landen in Europa en de Verenigde Staten is gestart. Ook in België. De taxiregelgeving is per land echter zeer verschillend. Nederland kent relatief flexibele wetgeving voor het toetreden van nieuwe initiatieven. In Brussel heeft de rechter dit voorjaar de app 'UberPOP' verboden voor de stad Brussel. Deze zomer is UberPOP ook in Nederland gelanceerd. In de Kamer heeft u al aangegeven dat UberPOP tegen de huidige taxiregelgeving ingaat. Ik adviseer u om van gedachten te wisselen met de minister. U kunt daar uw standpunt over Uber uitdragen en ervaringen uitwisselen en de mogelijkheden voor een gezamenlijke aanpak verkennen.

Er is geen directe (politiek) urgente aanleiding om met de Brusselse minister te spreken over autodelen in een breder spectrum. Wel kunnen we constateren dat ook autodelen sterk in opkomst is in Nederland. Met name het zogenaamde peer-to-peer autodelen (tussen particulieren) groeit sterk door de opkomst van fora als Snappcar en Mywheels.

Als u niet in de gelegenheid bent zal een alternatief worden onderzocht. (Ambtelijke vervanging of een ander tijdstip).

To: [5.1.2e] - DBO [5.1.2e]@minienm.nl]
Cc: [5.1.2e] - DBO [5.1.2e]@minienm.nl]; [5.1.2i]@minienm.nl]
From: [5.1.2i]
Sent: Wed 11/12/2014 1:36:11 PM
Subject: FW: Innovatieve ontwikkelingen in de taximarkt
Received: Wed 11/12/2014 1:36:12 PM
[Innovatieve ontwikkelingen in de taximarkt.pdf](#)

Hoi [5.1.2e],

Wil je deze brief inboeken en uitzetten bij DGB?

Groet,

[5.1.2e]

Van: Niek van Leeuwen [5.1.2e]@uber.com]
Verzonden: dinsdag 11 november 2014 17:16
Aan: [5.1.2i]
CC: [5.1.2e] - BSK
Onderwerp: Innovatieve ontwikkelingen in de taximarkt

Geachte mevrouw Mansveld,

Naar aanleiding van het Algemeen Overleg OV Chipkaart/Taxi ontvangt u deze brief. Uber waardeert de constructieve houding van u en uw departement waarbij met open vizier wordt gekeken naar nieuwe ontwikkelingen en de kansen voor Nederland.

Uber heeft regelmatig contact met wetenschappelijke experts, belanghebbenden uit de transportsector, andere departementen en met Tweede Kamerfracties over de technologische innovaties en de kansen voor mobiliteit. Uber wil graag met u in gesprek over de wijze waarop de taxiwetgeving kan aansluiten op innovatieve ontwikkelingen. Hiervoor nemen wij contact op met uw secretariaat.

Met vriendelijke groet,

Niek van Leeuwen

--



Niek van Leeuwen
General Manager - The Netherlands
e [5.1.2e]@uber.com | p: +31 [5.1.2e] | w: www.uber.com





→ OVS
Lehr

Staatssecretaris

○ INKOMEND
○ UITGAAND

REG.NR.

BSK-254830 +
255412

007176 25.11.14 17:26

Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

T 070 5.1.2e

Datum
24 november 2014

Kenmerk
IENM/BSK-2014/254830

Bijlage(n)
2

beslisnota

Verzoek gesprek Uber

5.1.2e

11/12/14

akh. kennisschapsgesprek. in 2015.

Inleiding

De directeur van Uber Nederland, Niek van Leeuwen, heeft u gevraagd om met hem in gesprek te gaan over innovatieve vervoersoplossingen en de manier waarop hiermee kan worden omgegaan in de taxiregeling. In deze nota adviseer ik u over deze uitnodiging.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u

- Uber te melden dat u begin 2015 met hen in gesprek gaat.
- bijgevoegde brief te ondertekenen, indien u akkoord gaat met het eerste geadviseerde besluit.

Beslistermijn

Met het oog op de beantwoording van de brief aan Uber, adviseer ik u om op korte termijn te beslissen. Indien u akkoord gaat met het geadviseerde besluit, vraag ik om bijgevoegde antwoordbrief aan Uber te ondertekenen.

Argumentatie

Argumenten pro

- Er wordt veel met en over Uber gesproken, ook door TK-leden en in de media. Daarom is het zinvol om met Uber van gedachten te wisselen.
- QVS organiseert begin 2015 een *brainstormsessie* met een brede insteek, waar partijen uit het veld spreken over 'meerijden' als innovatieve ontwikkeling. Hiervoor wordt Uber uitgenodigd. Daarnaast zullen onder andere wetenschappers, gemeenten en andere (taxi)vervoerders worden uitgenodigd. Deze sessie wordt door IenM georganiseerd rondom de eerste tussentijdse evaluatie van de Taxiwet. U heeft in een eerder stadium aangegeven graag een gedeelte van deze sessie bij te willen wonen. Het één-op-één gesprek tussen u en dhr. Van Leeuwen zou ter voorbereiding op deze sessie kunnen plaatsvinden.

Nee, geen uitnodiging
positie

Argumenten contra

- Er loopt op dit moment een *bestuursrechtelijke zaak* tussen Uber en de ILT over de last onder dwangsom die ILT aan Uber als bedrijf heeft opgelegd voor de dienst UberPop. Uber heeft de rechter gevraagd om een voorlopige voorziening, zodat de diensten kunnen worden voortgezet. De uitspraak is op 8 december 2014. Het zou (door Uber) als een positief signaal in hun richting kunnen worden gezien als u met hen in gesprek wilt gaan over hun dienstverlening.
- Er is al een aantal gesprekken gevoerd met Uber op *ambtelijk niveau*. Rondom de eerste tussentijdse evaluatie van de Taxiwet (over de periode 2011 toen de Taxiwet is gewijzigd – heden), waar u naar heeft verwezen in het AO van 16 oktober j.l., zijn door medewerkers van IenM en door RebelGroup als uitvoerder van de evaluatie al gesprekken gevoerd met (markt)partijen, waaronder ook met Uber.

5 1 2e



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Uber Netherlands BV
Niek van Leeuwen
Vijzelstraat 68
1017 HL Amsterdam

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving

Contactpersoon

5.1.2e

T 070- 5.1.2e
M +31(0)6- 5.1.2e
5.1.2e @minienm.
nl

minuut

Uw brief van 11 november 2014

Datum
24 november 2014

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/255412

Getipt door / paraaf

5.1.2e

Vervolg op

Vergeleken door / paraaf

5.1.2e

Rappeldatum

24 november 2014

Verzonden door / paraaf

Verzenddatum

27 november 2014

Ondertekening door / paraaf

Verzendwijze

Op B de nota afge 25/11

Medewerking van / paraaf

5.1.2e

Na verzending retour aan

Afschrift aan

Adres



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Uber Netherlands BV
Niek van Leeuwen
Vijzelstraat 68
1017 HL Amsterdam

Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving

Contactpersoon

5.1.2e
5.1.2e
T 070 5.1.2e
M +31(0)6- 5.1.2e
5.1.2e @minlenm.
nl

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/255412

Datum
Betreft Uw brief van 11 november 2014

Geachte heer Van Leeuwen,

Dank voor uw brief van 11 november 2014 waarin u spreekt over innovatieve ontwikkelingen in de taximarkt en de wijze waarop de taxiwetgeving volgens u beter kan aansluiten op deze ontwikkelingen. Tevens schrijft u dat u graag met mij zou willen bespreken welke bijdrage u kunt leveren aan vraagstukken rondom dit thema. In deze brief geef ik hier een reactie op.

Recent heeft mijn ministerie de opdracht gegeven aan RebelGroup voor een eerste tussentijdse evaluatie van de uitwerking van de taxiregelgeving (de 'Taxiwet') over de periode vanaf 2011 toen de regelgeving is gewijzigd. Zoals u al aangeeft in uw brief, heb ik in het Algemeen Overleg van 16 oktober j.l. gezegd dat nieuwe ontwikkelingen in de taximarkt meegenomen zullen worden in deze tussentijdse evaluatie en in mijn reactie op deze rapportage. Van RebelGroup heb ik begrepen dat u inmiddels bent geïnterviewd om uw input te leveren. Tevens heeft u op ambtelijk niveau gesprekken gevoerd met mijn ministerie.

Begin 2015 organiseer ik een brainstormsessie met een brede insteek, waar partijen uit het veld spreken over 'meerijden' als innovatieve ontwikkeling. Hierbij zullen ook technologische innovaties een plek krijgen. Deze bijeenkomst dient als voorbereiding op de beleidsreactie die ik zal geven op de rapportage van RebelGroup. U zult vanzelfsprekend een uitnodiging ontvangen om deel te nemen aan deze brainstorm.



Ik wissel voorafgaand aan de brainstorm graag individueel van gedachten met u over de innovatieve ontwikkelingen in de markt. Eén van mijn medewerkers zal contact met u opnemen voor het maken van een afspraak.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE STAATSSCRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving

Ons kenmerk

IENM/BSK-2014/255412

U B E R

UBER NETHERLANDS BV

VIJZELSTRAAT 68
1017 HL AMSTERDAM

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Amsterdam, 11 november 2014

Onderwerp: Innovatieve ontwikkelingen in de taximarkt

Geachte mevrouw Mansveld,

Uber is sinds 2012 actief op de Nederlandse markt met een innovatieve oplossing die reizigers met behulp van een mobile applicatie in contact brengt met betrouwbare vervoersaanbieders. Uber zorgt ervoor dat chauffeurs efficiënter kunnen werken, betere service leveren en dat ritten veiliger zijn, door o.a. GPS-tracking, betalen zonder contant geld en te werken met beoordeelde chauffeurs. Ook is het internationale hoofdkantoor van Uber, dat binnen twee jaar is gegroeid naar bijna 100 medewerkers gevestigd in Amsterdam.

Uber waardeert de constructieve houding van u en uw departement waarbij met open vizier wordt gekeken naar nieuwe ontwikkelingen en de kansen voor Nederland. Uber heeft regelmatig contact met wetenschappelijke experts, belanghebbenden uit de transportsector, andere departementen en met Tweede Kamerfracties over technologische ontwikkelingen en de kansen voor mobiliteit. Wij willen graag met u in gesprek over de wijze waarop de taxiwetgeving beter kan aansluiten op innovatieve ontwikkelingen.

Tijdens het Algemeen Overleg op 16 oktober jl. heeft u aangegeven dat alle nieuwe ontwikkelingen, waaronder ook *meerijden*, worden meegenomen in de evaluatie en in een bredere visie op de toekomst van de taximarkt in Nederland. Uber opereert in 45 landen wereldwijd en wij stellen graag onze kennis en expertise ter beschikking ten behoeve van de evaluatie en modernisering van de taxiwet en de visie op toekomstige ontwikkelingen. Een voorbeeld hiervan is de mogelijkheid voor passagiers met verschillende bestemmingen om een deel van de route samen te rijden en de kosten te delen. Deze ontwikkeling kan het personenvervoer vele malen efficiënter maken.

Uber constateert dat innovatieve vervoersoplossingen, zoals *meerijden* invulling kunnen geven aan de hoofddoelstelling van de Wet Personenvervoer 2000: het 'versterken van de rol van de taxi in het verkeer en vervoerbeleid door een toename van het taxigebbruik' en 'marktwerking en concurrentie binnen de taxi-branchen bevorderen en daarmee de kwaliteit verbeteren en de tarieven verlagen'. De kwaliteitseisen die het Rijk stelt via de WP2000 hebben betrekking op minimale kwaliteitseisen van de auto, vakbekwaamheid van de chauffeur en zaken als een taxameter en tariefinformatie. Technologische ontwikkelingen maken het mogelijk om aan bovenstaande eisen te voldoen, aanvullende kwaliteitseisen te stellen en tevens de kwaliteit constant te houden. Het is ons doel om vervoer 'van deur tot deur' of in combinatie met het OV bereikbaar te maken voor reizigers die een taxi niet kunnen betalen.

Graag bespreken wij de wijze waarop wij een bijdrage kunnen leveren aan deze vraagstukken. Hiervoor nemen wij contact op met uw secretariaat.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Niek van Leeuwen
Directeur Uber Nederland



→ DWS
Bijl.

Retour dienst.
Nieuwe nota + nieuwe
antwoorden aangeleverd
bij DBO. 2/01

5.1.2e

Staatssecretaris

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

T 070 5.1.2e

Datum
7 januari 2015

Kenmerk
IENM/BSK-2015/2440

Bijlage(n)
2

beslisnota

REG.NR.

INKOMEND
UITGAAND

2015/2440

007910 09.01.15 13:57 531

Beantwoording Kamervragen over Uber van het lid
Bashir (SP)

Inleiding

Op 15 december 2014 heeft het lid Bashir schriftelijke vragen gesteld over de activiteiten van Uber met UberPOP. Hierbij leg ik u de antwoorden op de schriftelijke vragen voor. Omdat de vragen gericht zijn aan u én aan de staatssecretaris van Financiën, hebben we de antwoorden afgestemd met dit ministerie. Verder hebben ILT en HBJZ informatie geleverd voor de beantwoording.

Door de Kamer wordt gevraagd wat u ervan vindt dat Uber doorgaat met de UberPOP activiteiten, ondanks dat UberPOP niet binnen de regelgeving past en hierop door de ILT gehandhaafd wordt. Tevens vraagt dhr. Bashir welke (belasting)regels gelden voor UberPOP-chauffeurs en hoe andere landen in de EU met UberPOP omgaan.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u in te stemmen met de beantwoording en de brief aan de TK te ondertekenen en - na instemming van dhr. Wiebes - te verzenden.

Beslistermijn

U heeft de Tweede Kamer in een brief voor het kerstreces gemeld dat u de vragen rond half januari beantwoordt. Met het oog daarop adviseer ik u op korte termijn te beslissen.

Kader

- De vragen zijn gesteld naar aanleiding van een uitspraak van de rechter over het al dan niet rechtsgeldig opleggen van een last onder dwangsom aan Uber. De rechter heeft geoordeeld dat de ILT terecht heeft geconstateerd dat Uber de Wet personenvervoer 2000 heeft overtreden. Hierover heeft u de TK zeer recent, conform uw toezegging in het VAO OV, OV-chipkaart en taxi van 4 december 2014, per brief geïnformeerd.

brief

paraaf
DGB-OVS

5.1.2e

paraaf
DGB-OVS

afkond
per mail

5.1.2e

- Op 11 februari heeft u op verzoek van Uber een kennismakingsgesprek met Niek van Leeuwen, directeur van Uber Nederland. Dhr. Van Leeuwen wil graag met u in gesprek over nieuwe ontwikkelingen in de vervoersmarkt.

5.1.2e

5.1.2e) - DBO

Van: 5.1.2e) - BSK
Verzonden: vrijdag 9 januari 2015 11:49
Aan: 5.1.2e) - DGB
CC: 5.1.2e) - DBO
Onderwerp: RE: Kamervragen Uber

Dag 5.1.2e ,

Mooie antwoorden!
Akkoord.

Fijn weekend alvast,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - DGB
Verzonden: vrijdag 9 januari 2015 10:39
Aan: 5.1.2e) - BSK
Onderwerp: Kamervragen Uber

Beste 5.1.2e ,

Op verzoek van 5.1.2e stuur ik je de digitale stukken t.a.v. de Kamervragen over Uber, die ter ondertekening aan je zijn aangeboden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag | Flex D03
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

T 5.1.2e
5.1.2e @minienm.nl



Staatssecretaris

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

T 070 5.1.2e

Datum
19 januari 2015

Kenmerk
IENM/BSK-2015/2440

Bijlage(n)
2

beslisnota

REG.NR. **BSK-2015/2440**
531
008091 20.01.15 16:50

Beantwoording Kamervragen over Uber van het lid
Bashir (SP)

5.1.2e

22/1/15

Inleiding

Op 15 december 2014 heeft het lid Bashir schriftelijke vragen gesteld over de activiteiten van Uber met UberPOP. Hierbij leg ik u de antwoorden op de schriftelijke vragen voor. Omdat de vragen gericht zijn aan u én aan de staatssecretaris van Financiën, hebben we de antwoorden afgestemd met dit ministerie. De staatssecretaris van Financiën is akkoord met de beantwoording. Vanwege de vragen over de juridische consequenties voor de UberPOP-chauffeur, heeft de minister van VenJ tevens verzocht om deze brief mede namens hem te versturen. De antwoorden worden op dit moment parallel aan hem voorgelegd. Verder hebben ILT en HBJZ informatie geleverd voor de beantwoording.

Door de Kamer wordt gevraagd wat u ervan vindt dat Uber doorgaat met de UberPOP activiteiten, ondanks dat UberPOP niet binnen de regelgeving past en hierop door de ILT gehandhaafd wordt. Tevens vraagt dhr. Bashir welke (belasting)regels gelden voor UberPOP-chauffeurs en hoe andere landen in de EU met UberPOP omgaan.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u in te stemmen met de beantwoording en de brief aan de TK te ondertekenen en - na instemming van dhr. Opstelten - te verzenden.

Beslistermijn

U heeft de Tweede Kamer in een brief voor het kerstreces gemeld dat u de vragen rond half januari beantwoordt. Met het oog daarop adviseer ik u op korte termijn te beslissen.

Kader

- De vragen zijn gesteld naar aanleiding van een uitspraak van de rechter over het al dan niet rechtsgeldig opleggen van een last onder dwangsom aan Uber. De rechter heeft geoordeeld dat de ILT terecht heeft geconstateerd dat Uber

paraaf
DGB-OVS

paraaf
DGB-OVS

5.1.2e

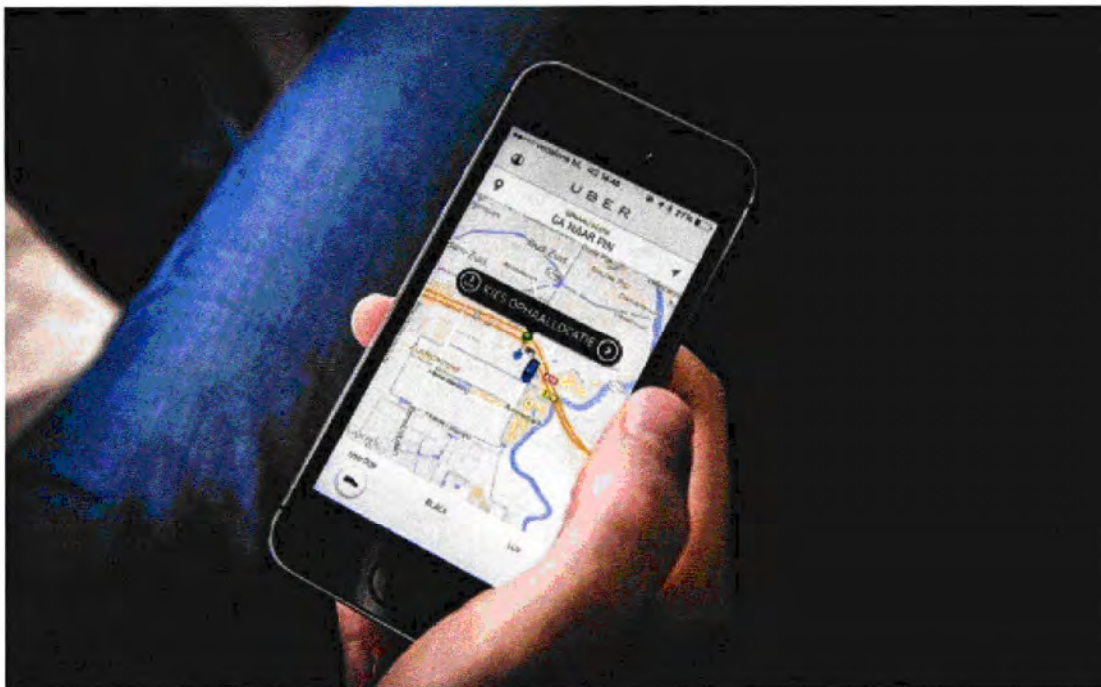
19/1

de Wet personenvervoer 2000 heeft overtreden. Hierover heeft u de TK zeer recent, conform uw toezegging in het VAO OV, OV-chipkaart en taxi van 4 december 2014, per brief geïnformeerd.

- Op 11 februari heeft u op verzoek van Uber een kennismakingsgesprek met Niek van Leeuwen, directeur van Uber Nederland. Dhr. Van Leeuwen wil graag met u in gesprek over nieuwe ontwikkelingen in de vervoersmarkt.

5.1.2e

Rechter: taxidienst UberPOP moet stoppen - maar gaat door



<http://www.nrc.nl/handelsblad/van/2014/november/22/uberpop-een-onschuldige-carpool-of-een-illegale-t-1440156>

DOOR EVA OUDE ELFERINK EN EVA SMAL

ECONOMIE

De goedkope taxidienst UberPOP wordt terecht aangepakt en beboet door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Dat heeft de voorzieningenrechter vanochtend bepaald. Het bedrijf heeft al aangekondigd gewoon door te gaan met de dienst.

Particuliere chauffeurs die via de app UberPOP mensen vervoeren, overtreden volgens de rechter de wet. Zij beschikken niet over de verplichte taxivergunning en worden daarom door het ministerie beschouwd als 'snorders': illegale taxichauffeurs.

Doordat Uber nauw met hen samenwerkt en deelt in de opbrengsten, overtreedt het bedrijf eveneens de wet, stelt de rechter. De last onder dwangsom van maximaal 100.000 euro die het ministerie van Infrastructuur en Milieu het bedrijf Uber begin deze maand heeft opgelegd, is dan ook terecht.

Vraag en aanbod

Uber zelf zegt dat het slechts een platform is waar vraag en aanbod samenkomen. Het bedrijf gaat in beroep. De directeur van Uber Nederland Niek van Leeuwen:

De uitspraak betekent zeker niet dat we gaan stoppen. We gaan door. Dit is een voorlopige uitspraak, de inhoudelijke behandeling van de vraag of Uber legaal is of niet moet nog volgen. Het wordt een lange juridische strijd. Tegen de boete hebben we al bezwaar gemaakt, de hoorzitting daarover volgt begin volgend jaar.

Uber wijst erop dat de taxiwetgeving verouderd is. Van Leeuwen vindt het dan ook zonde dat er nu zoveel tijd en moeite gaat zitten in een juridische strijd, “terwijl uiteindelijk iedereen voor modernere wetgeving is.”

“De rechter baseert zich op een wetgeving die stamt uit het jaar 2000. Sindsdien is er veel veranderd. Smartphones kunnen nu worden ingezet om de kwaliteit van een rit te waarborgen. Er zijn vanuit de politiek initiatieven in de maak om die wetgeving te moderniseren. Dat mogen we niet laten stranden. Uber vaart mee met die initiatieven en wij zullen er alles aan doen om hen daarbij te helpen.”

De harde aanpak door de inspectie heeft niet tot bange chauffeurs geleid, stelt Van Leeuwen.

“We zien alleen maar een gestegen animo, dus mensen zijn zeker niet bang. Het klopt dat er aanhoudingen zijn verricht, maar de boetes moeten nog volgen. Mocht het zover komen, dan zal Uber ook daartegen in beroep gaan.”

Rechtsgevoel

De tevreden brancheorganisatie KNV stelt dat de uitspraak “het rechtsgevoel van de leden” versterkt. Secretaris Hubert Andela:

“Vervoer over de weg tegen betaling valt onder de Wet Personenvervoer. Daar heb je nu eenmaal een taxivergunning voor nodig als ondernemer. En ook voor chauffeurs en voertuigen gelden bepaalde minimale eisen.”

Andela vindt net als Uber dat de taxiwetgeving herzien zou kunnen worden. Zo hinderen de maximumtarieven ‘het ondernemerschap’.

“Maar in Nederland is het zo dat je daarover met elkaar in gesprek gaat en de democratische weg volgt, in plaats van bewust de wet overtreden om die te laten aanpassen.”



5.1.2e

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon
5.1.2e
T 070 5.1.2e

Datum
19 januari 2015

Bijlage(n)
7

memo

Werkbezoek Uber 21 januari

In dit memo geef ik een aantal zaken mee ter voorbereiding op het werkbezoek aan Uber op 21 januari.

Het werkbezoek vindt plaats van 09.30 – 11.00 uur bij Uber aan de Vijzelstraat 68-78 in Amsterdam. Hier is tevens het internationale hoofdkantoor van Uber gevestigd. Uber heeft aangeboden vervoer te regelen, maar besloten is om hier geen gebruik van te maken en met eigen vervoer te gaan.

In de bijlagen vind je:

- enkele artikelen over Uber die recent in de media zijn verschenen;
- de brief van 11 november 2014 waarin Uber de staatssecretaris verzoekt om een gesprek;
- de brief van de staatssecretaris aan de TK van 14 januari 2015 over de uitspraak van de rechter ten aanzien van de last onder dwangsom die ILT aan Uber heeft opgelegd;
- de *concept*antwoorden op de Kamervragen van de SP (Bashir) die op 15 december 2014 zijn gesteld.

Aanleiding voor het werkbezoek

Het werkbezoek is geïnitieerd door het Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA), die al meerdere keren contact heeft gehad met Uber als potentieel belangrijke werkgever en investeerder in Nederland. Door NFIA is contact gelegd met Bart van Bolhuis, omdat Uber heeft aangegeven de relatie met IenM te willen opbouwen. Uber zal dit werkbezoek tevens willen gebruiken als voorbereiding op het kennismakingsgesprek dat op 11 februari met de staatssecretaris plaatsvindt.

Inhoud van het werkbezoek

Er is geen vaste agenda voor het werkbezoek bepaald. Een aantal onderwerpen die hoogstwaarschijnlijk de revue zullen passeren zijn:

- Uber als technische innovatie: Uber heeft aangegeven een aantal zaken te willen laten zien op het gebied van appontwikkeling.
- Uber als meerijdsconcept: Uber stelt dat innovatieve vervoersoplossingen zoals Uber kunnen bijdragen aan efficiëntere mobiliteit in de toekomst.
- Uber in juridische context: Uber wil graag meedenken over hoe de dienstverlening van Uber toch (in de toekomst) voldoet aan de regelgeving. Dit zou voor ons ook een vraag aan Uber kunnen zijn.

Evaluatie taxibeleid

Recent is de tussentijdse evaluatie van de taxiwet opgeleverd. Deze evaluatie is beperkt want focust op de in 2011 doorgevoerde wetwijziging die gemeenten in staat stelt in geval van problemen de taximarkt extra te reguleren. In april wordt de evaluatie aan de Kamer gestuurd. Verwachtingen bij politiek en media zijn hooggespannen, met name ten aanzien van de wijze waarop met Uber(POP) zal worden omgegaan. Om de opgeleverde evaluatie meer body te geven en om aan de verwachtingen bij politiek en media tegemoet te komen is een traject gestart waarbij de nut en noodzaak van de huidige taxiregels worden beoordeeld in het licht van innovatieve ontwikkelingen als Uber(POP). Kan de borging van veiligheid en kwaliteit efficiënter en effectiever? In december is onder andere met deelname van EZ een brainstorm over dit onderwerp georganiseerd. Later wordt ook nog een bredere brainstorm (met o.a. Uber) georganiseerd waar de staatssecretaris voor wordt uitgenodigd. Dit zouden we kunnen melden tijdens het werkbezoek. De staatssecretaris wordt op korte termijn geïnformeerd over de brainstorm en de planning van de evaluatie.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor

Datum
19 januari 2015

Deelnemers

De volgende mensen zijn aanwezig bij het werkbezoek:

- Uber: Niek van Leeuwen (CEO Uber Nederland), 5.1.2e voor Uber), verschillende medewerkers van Uber die e.e.a. zullen demonstreren.
- NFIA: 5.1.2e
- IenM: 5.1.2e

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Toelichting

Uber heeft in Nederland (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) de diensten UberBlack, UberLux en UberPOP gelanceerd. Het is belangrijk om onderscheid te maken tussen deze initiatieven.

UberBlack en UberLux

UberBlack en UberLux brengen vraag en aanbod bij elkaar via een app. Onze regelgeving (Wp2000) stelt slechts enkele basiskwaliteitseisen aan het voertuig en aan de taxichauffeur. Voor het overige gelden in beginsel geen taxiregels; er gelden bijvoorbeeld geen regels/beperkingen over bij elkaar brengen van vraag (consumenten) en aanbod (vervoerders/bestuurders) door bijvoorbeeld Uber, taxicentrales, etc. Aldus kan Uber (maar ook elk ander initiatief) in beginsel gewoon klanten en taxichauffeurs bij elkaar brengen, mits aan de kwaliteitseisen worden voldaan. UberBlack en UberLux voldoen op vrijwel alle punten aan de wet- en regelgeving. Aan enkele administratieve eisen, zoals het uitreiken van een ritbewijs aan de klant, voldoen UberBlack en UberLux niet. ILT heeft besloten hier pragmatisch mee om te gaan en geen handhavingsacties te ondernemen.

UberPOP

UberPOP is echter een ander verhaal. Deze formule is in de zomer van 2014 in Nederland gelanceerd. Met UberPOP worden niet gekwalificeerde, particuliere chauffeurs ingezet om hun diensten aan te bieden. Deze chauffeurs voldoen niet aan de kwaliteitseisen zoals die wettelijk geregeld zijn. Deze kwaliteitseisen zijn gebaseerd op jarenlange praktijkervaringen waarin we hebben geleerd van (veelvuldig) opgetreden incidenten en dienen ter bescherming van de consument en het garanderen van een gelijk speelveld.

De kwaliteitseisen omvatten met name minimale kwaliteitseisen van de auto, het hebben van een certificaat van vakbekwaamheid en een relevante/deugdelijke Verklaring Omtrent Gedrag (VOG), het bezit van taxameter/boordcomputer (in verband met de transparantie voor consumenten en i.v.m. arbeidstijden / veiligheid consument) en de verplichting van bekendmaking van tarieven aan de klant.

Rechtszaak Uber - ILT

ILT heeft Uber 11 november 2014 een last onder dwangsom opgelegd wegens overtreding van de WP2000. Uber heeft hiertegen bezwaar aangetekend bij de ILT en tevens de voorzieningenrechter van het College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CBB) verzocht om een voorlopige voorziening. In zijn uitspraak oordeelt het CBB dat de ILT terecht een last onder dwangsom heeft opgelegd aan Uber voor het aanbieden van de dienst UberPOP. Het CBB wijst het verzoek om een voorlopige voorziening dan ook af. Dat betekent dat Uber bij elke nieuwe door de ILT geconstateerde overtreding een dwangsom verbeurt, tot een maximum van €100.000,-. Het bezwaar van Uber tegen de door ILT opgelegde LOD is in behandeling bij de ILT. Mogelijk leidt dit bezwaar- en beroepstraject uiteindelijk tot een bodemprocedure bij het CBB. Hierover is op woensdag 14 januari een brief naar de TK gegaan (zie bijlage).

Kamervragen SP

Dhr. Bashir heeft Kamervragen gesteld over de handhaving ten aanzien van UberPOP. De antwoorden zullen niet voor het werkbezoek naar de Tweede Kamer gestuurd worden. De conceptbeantwoording is wel in de bijlage te vinden.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor

Buitenland

Datum
19 januari 2015

Uber biedt de dienst UberPOP aan in verschillende steden in Nederland, België (alleen Brussel), Spanje, Duitsland, Frankrijk, Italië, Polen en Tsjechië. Frankrijk heeft via nieuwe regelgeving per 1 januari 2015 alle Uberdiensten verboden. In België (Brussel), Spanje en in diverse steden in Duitsland is de dienst verboden. Uit ambtelijke contacten met de regering in Brussel is bekend dat UberPOP daar in de nabije toekomst mogelijk onder strikte voorwaarden zal worden toegestaan (er moet nog een officieel besluit worden genomen). In Duitsland was UberPOP tevens op nationaal niveau verboden, maar dit verbod is om procedurele redenen (voorlopig) weer opgeheven. In Italië loopt een rechtszaak over de UberPOP diensten. Van Polen en Tsjechië is geen informatie bekend over procedures of specifieke eisen die gesteld worden aan UberPOP-chauffeurs.



Staatssecretaris

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

T 070 5.1.2e

Datum
3 februari 2015

Kenmerk
IENM/BSK-2015/15758

Bijlage(n)
6

REG.NR.

☒ INKOMEND
☐ UITGAAND

2015/15758

008363 05.02.15 11:11

gespreksnota

Kennismakingsgesprek met Uber op 11 februari (Niek van Leeuwen, CEO Nederland)

Aanleiding en doel

Uber Nederland heeft in een brief van 11 november 2014 gevraagd om een gesprek met u over de wijze waarop de taxiwetgeving beter kan aansluiten op innovatieve ontwikkelingen. U heeft besloten om hierop in te gaan en het gesprek het karakter van een kennismakingsgesprek te geven. Het gesprek zal niet gaan over de uitspraak van de rechter in de zaak tussen Uber en ILT of over de handhaving van ILT in het algemeen. Het gesprek vindt plaats op 11 februari van 12.30 – 13.00 uur aan de Plesmanweg. De deelnemers aan het gesprek zijn Niek van Leeuwen, CEO van Uber Nederland en 5.1.2e

5.1.2e U wordt bijgestaan door 5.1.2e

Resultaten

Kennismaken en standpunten uitwisselen over de toekomst van de taxi en taxiregelgeving. Het gesprek kan bijdragen aan de gedachtevorming over de evaluatie van de taxiregelgeving.

Uw bijdrage

Mogelijke bespreekpunten

- Ik adviseer u te vragen naar de visie van Uber op ontwikkelingen in de taxisector en de rol van taxi's (en Uber) in het voldoen aan de maatschappelijke behoefte aan bereikbaarheid.
- U kunt aangeven dat de huidige taxiregels bedoelt zijn om de veiligheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van het taxivervoer te borgen.
- U kunt vervolgens aangeven dat deze regels zijn opgesteld na grote problemen in de taxiwereld, met name in Amsterdam. Om die problemen aan te pakken hebben gemeenten in 2011 extra bevoegdheden gekregen. Taxiwetgeving is dus niet hopeloos verouderd zoals Uber in media betoogd.
- U kunt daarbij de volgende problemen noemen: het omrijden door taxichauffeurs, het weigeren van ritten, slechte behandeling van klanten, onduidelijke en te hoge tarieven, slecht imago etc. Deze problemen doen zich nog steeds, weliswaar in mindere mate voor.

paraaf
DGB-OVS

5.1.2e

paraaf
DGB-OVS

5.1.2e



- U kunt Uber vragen naar de omgang van Uber met deze problemen; hoe denkt Uber dat deze problemen te voorkomen anders dan door het stellen van overheidsregels?
- In aanvulling daarop is het interessant van Uber te horen welke rol zij zien weg gelegd voor de overheid in de regulering van de taximarkt.
- Tenslotte kun u vragen of Uber de dienst UberPOP als onderdeel ziet van de taximarkt (betaald personenvervoer) of als een apart marktsegment/niche?

Ter informatie: ervaringen in het buitenland

- In het gewest Brussel, waar de regering tevens bezig is met een evaluatie van de taxiregelgeving, heeft Uber een deal gesloten met de bewindspersoon door zich flexibel op te stellen en tegemoet te komen aan een aantal wensen van de bewindspersoon ten aanzien van de kwaliteit van de chauffeur en de auto. Daardoor wordt Brussel nu waarschijnlijk de eerste Europese stad waar (een vorm van) UberPOP mogelijk wordt.

Tussentijdse evaluatie taxiwetgeving en planning

De Rebel Group heeft begin januari het onderzoek afgerond naar de werking en eerste effecten van de nieuwe Taxiwet uit 2011. De nieuwe Taxiwet had als focus de uitbreiding van gemeentelijke bevoegdheden om problemen in het straattaxivervoer aan te pakken, om daarmee de kwaliteit van dat vervoer te verbeteren. Het rapport van de Rebel Group beperkt zich dan ook met name tot een tussentijdse evaluatie van de uitbreiding van gemeentelijke bevoegdheden.

Het rapport is onderdeel van de bredere evaluatie over het taxibeleid en zal, conform uw toezegging aan de TK, aan het einde van het eerste kwartaal 2015 samen met uw beleidsreactie aan de TK worden gestuurd. De periode tot eind maart wordt gebruikt om de bredere evaluatie uit te werken. De kernvraag daarbij is hoe de regelgeving, met behoud van kwaliteit en veiligheid, op een niveau gebracht kan worden dat beter werkt voor de sector en gebruiker. De omgang met Uber(POP) maakt hier onderdeel van uit.

Volgende week ontvangt u een gespreksnotitie met mogelijke scenario's over het taxibeleid. Deze scenario's worden momenteel parallel verkend met alle relevante stakeholders.

WOB verzoek

RTL heeft in oktober een WOB-verzoek ingediend naar alles rondom de evaluatie van de Taxiwet tot die tijd. In de bijlage vindt u onder andere een redeneerlijn die is opgesteld naar aanleiding van een tweet en weblog van 1 februari 2015 van een RTL-journalist die zich afvraagt waarom het rapport van Rebel Group nog niet openbaar gemaakt is. Hierin wordt ook ingegaan op het WOB-verzoek.

5.1.2e



Toelichting

Uber heeft in Nederland (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) de diensten UberBlack, UberLux en UberPOP gelanceerd. Het is belangrijk om onderscheid te maken tussen deze initiatieven.

UberBlack en UberLux

UberBlack en UberLux brengen vraag en aanbod bij elkaar via een app. Onze regelgeving (Wp2000) stelt slechts enkele basiskwaliteitseisen aan het voertuig en aan de taxichauffeur. Voor het overige gelden in beginsel geen taxiregels; er gelden bijvoorbeeld geen regels/beperkingen over bij elkaar brengen van vraag (consumenten) en aanbod (vervoerders/bestuurders) door bijvoorbeeld Uber, taxicentrales, etc. Aldus kan Uber (maar ook elk ander initiatief) in beginsel gewoon klanten en taxichauffeurs bij elkaar brengen, mits aan de kwaliteitseisen worden voldaan. UberBlack en UberLux voldoen op vrijwel alle punten aan de wet- en regelgeving. Aan enkele administratieve eisen, zoals het uitreiken van een ritbewijs aan de klant, voldoen UberBlack en UberLux niet. ILT heeft besloten hier pragmatisch mee om te gaan en geen handhavingsacties te ondernemen.

UberPOP

UberPOP is echter een ander verhaal. Deze formule is in de zomer van 2014 in Nederland gelanceerd. Met UberPOP worden niet gekwalificeerde, particuliere chauffeurs ingezet om hun diensten aan te bieden. Deze chauffeurs voldoen niet aan de kwaliteitseisen zoals die wettelijk geregeld zijn. Deze kwaliteitseisen zijn gebaseerd op jarenlange praktijkervaringen waarin we hebben geleerd van (veelvuldig) opgetreden incidenten en dienen ter bescherming van de consument en het garanderen van een gelijk speelveld.

De kwaliteitseisen omvatten met name minimale kwaliteitseisen van de auto, het hebben van een certificaat van vakbekwaamheid en een relevante/deugdelijke Verklaring Omtrent Gedrag (VOG), het bezit van taxameter/boordcomputer (in verband met de transparantie voor consumenten en i.v.m. arbeidstijden / veiligheid consument) en de verplichting van bekendmaking van tarieven aan de klant.

Rechtszaak Uber - ILT

ILT heeft Uber 11 november 2014 een last onder dwangsom opgelegd wegens overtreding van de WP2000. Uber heeft hiertegen bezwaar aangetekend bij de ILT en tevens de voorzieningenrechter van het College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CBB) verzocht om een voorlopige voorziening. In zijn uitspraak oordeelt het CBB dat de ILT terecht een last onder dwangsom heeft opgelegd aan Uber voor het aanbieden van de dienst UberPOP. Het CBB wijst het verzoek om een voorlopige voorziening dan ook af. Dat betekent dat Uber bij elke nieuwe door de ILT geconstateerde overtreding een dwangsom verbeurt, tot een maximum van €100.000,-. Het bezwaar van Uber tegen de door ILT opgelegde LOD is in behandeling bij de ILT. Mogelijk leidt dit bezwaar- en beroepstraject uiteindelijk tot een bodemprocedure bij het CBB. Hierover is op woensdag 14 januari een brief naar de TK gegaan (zie bijlage).

Kamervragen SP

Dhr. Bashir heeft Kamervragen gesteld over de handhaving ten aanzien van UberPOP. De antwoorden zijn op 27 januari 2015 naar de Tweede Kamer gestuurd. De beantwoording is in de bijlage te vinden.

Buitenland

Uber biedt de dienst UberPOP aan in verschillende steden in Nederland, België (alleen Brussel),



Spanje, Duitsland, Frankrijk, Italië, Polen en Tsjechië. Frankrijk heeft via nieuwe regelgeving per 1 januari 2015 alle Uberdiensten verboden. In België (Brussel), Spanje en in diverse steden in Duitsland is de dienst verboden. Uit ambtelijke contacten met de regering in Brussel is bekend dat UberPOP daar in de nabije toekomst mogelijk onder strikte voorwaarden zal worden toegestaan (er moet nog een officieel besluit worden genomen). In Duitsland was UberPOP tevens op nationaal niveau verboden, maar dit verbod is om procedurele redenen (voorlopig) weer opgeheven. In Italië loopt een rechtszaak over de UberPOP diensten. Van Polen en Tsjechië is geen informatie bekend over procedures of specifieke eisen die gesteld worden aan UberPOP-chauffeurs.

Redeneerlijn evaluatie taxi-beleid

Het Wob-verzoek van RTL is op 21 oktober 2014 binnengekomen.

Er is gevraagd (ook aan EZ) om een 'kopie van alle documenten die zien op een aangekondigde evaluatie en eventuele beleidsvoornemens tot aanpassing van beleid en/of regelgeving met betrekking tot het taxivervoer'.

Zoals gebruikelijk omvat de beslissing d.d. 15 januari 2015 alle relevante documenten van vóór de datum van het verzoek.

Het rapport van de Rebel Group hoort daar niet bij, omdat het definitieve rapport pas op 9 januari 2015 is ontvangen. Een conceptversie was er op 21 oktober ook nog niet. De opdracht aan Rebel Group hoorde hier wel bij. De offerte van Rebel Group is ontvangen op 3/6/14, de opdracht is vervolgens op 26/6/14 verleend.

De Rebel Group heeft onderzoek gedaan naar de werking en eerste effecten van de nieuwe Taxiwet uit 2011, de handhaving, de robuustheid van de taxiwet ten opzichte van nieuwe ontwikkelingen, en de rolverdeling van Rijk en gemeenten.

De nieuwe Taxiwet had als focus de uitbreiding van gemeentelijke bevoegdheden om problemen in het straattaxivervoer aan te pakken, om daarmee de kwaliteit van dat vervoer te verbeteren. Het rapport van de Rebel Group beperkt zich dan ook met name tot een tussentijdse evaluatie van de uitbreiding van gemeentelijke bevoegdheden.

Het rapport is onderdeel van de bredere evaluatie van de werking van het taxibeleid en zal, conform de toezegging van de staatssecretaris aan de TK, *eind eerste kwartaal 2015* samen met de beleidsbrief van de staatssecretaris over de gehele evaluatie aan de TK worden gestuurd.

De volgende zaken maken onderdeel uit van de evaluatie:

- Tussentijdse evaluatie van de Rebel Group;
- Gesprekken met bedrijfsleven en maatschappelijk middenveld over nieuwe ontwikkelingen in de markt;
- Knelpunten bij de taxiwet die door de branche zijnesignaleerd.

Zoals de staatssecretaris heeft aangekondigd plaatsen we de resultaten van de evaluatie in een bredere blik op de werking van het taxibeleid, juist omdat de innovatieve ontwikkelingen snel gaan in de taxibranche met de opkomst van deelmarkten. De staatssecretaris heeft de Kamer aangegeven ook naar de initiatieven van Uber in dat bredere verband te willen kijken.

Het is gebruikelijk enige tijd uit te trekken voor de voorbereiding van een beleidsbrief met medeoverheden en de branche.

UBER

UBER NETHERLANDS BV

VIJZELSTRAAT 68
1017 HL AMSTERDAM

5.1.2eUBER.COM

+31 (0) 20 123 4567

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Amsterdam, 13 februari 2015

Betreft: Innovatie binnen personenvervoer door reguleren van meerijden platformen

Geachte mevrouw Mansveld,

In de afgelopen periode hebben wij met diverse medewerkers van uw ministerie gesproken over de innovaties van Uber. Wij waarderen de constructieve wijze waarop uw ministerie naar nieuwe ontwikkelingen kijkt. Meerijden is een mobiliteitsoplossing waarbij nieuwe technologie het mogelijk maakt om personenauto's beter te benutten en veiligheid en kwaliteit voor reizigers te waarborgen. Uber pleit voor het reguleren van meerijden platformen binnen de Wet Personenvervoer en doet hiervoor een voorstel dat wij in deze brief toelichten. We hebben daarnaast onze volledige visie op meerijden bijgevoegd.

Uber constateert dat de huidige Wet Personenvervoer 2000 onvoldoende ruimte biedt voor de toepassing van moderne technologie en innovaties die mobiliteit kunnen verbeteren. Verschillende landen, zoals de Verenigde Staten en Engeland, hebben platformen, die bemiddelen tussen reizigers en aanbieders van (particulier) vervoer, gereguleerd om zo effectief toezicht te houden op de kwaliteit en veiligheid.

Minder auto's door meerijden

Nederland telt acht miljoen personenauto's die ruim 23 uur van de dag stil staan en bij gebruik is de gemiddelde bezetting slechts 1,4 personen. Inefficiënt gebruik van beschikbare personenauto's zorgt voor een onevenredig grote impact op filevorming, parkeren, ruimtebeslag en milieu. Meerijden is een innovatie waarbij particuliere bestuurders via een platform ritten aanbieden aan reizigers. De essentie van meerijden is:

- **Minder personenauto's.** Door de beschikbare capaciteit efficiënter te gebruiken en beter te bezetten. Via een combinatie van meerijden en carpoolen kan de gemiddelde bezetting zelfs verdubbelen.
- **Kwalitatieve en betaalbare vervoersoplossing.** Meerijden biedt een snelle, makkelijke en betaalbare vervoersoplossing van deur-tot-deur. Meerijden in combinatie met carpoolen is zelfs goedkoper dan auto-bezit.

Reguleren van meerijden platformen

Digitale platformen, zoals Airbnb, Snappcar en Marktplaats, worden steeds vaker ingezet om particulieren met elkaar in contact te brengen en een transactie tot stand te laten komen. Platformen bieden een kans om doelmatig en effectief te reguleren. Innovaties als meerijden staan op gespannen voet met de Wet Personenvervoer 2000. Door meerijden platformen te reguleren als aparte vorm van personenvervoer binnen de huidige wet wordt innovatie mogelijk gemaakt. Hiermee kan beter invulling worden gegeven aan de hoofddoelstelling van de wet: meer marktwerking, betere kwaliteit en lagere prijzen.

Uber heeft onderzocht op welke wijze meerijden binnen de Nederlandse Wet Personenvervoer mogelijk kan worden gemaakt. Hiervoor zijn drie aanpassingen van belang:

- **Vergunningseis meerijden platform.** Regulering van het meerijden platform is doelmatig en effectief en waarborgt belangrijke uitgangspunten.
- **Algemene regels in plaats van vergunningseis bestuurders.** Algemene regels voor bestuurders die actief zijn op een meerijden platform, zoals de beschikking over een geldig rijbewijs en in acht nemen van lokale verordeningen.
- **Geen onderscheid tussen taxi's en personenauto's.** Geen vrijstelling BPM en wegenbelasting voor meerijden en daardoor geen aparte registratie van het voertuig in het kentekenregister als taxi.

Effectief toezicht door platform regulering

De belangrijkste wijziging is het reguleren van meerijden platformen die reizigers en vervoerders bij elkaar brengen. Het reguleren van het platform verbetert de controle en handhaving door de overheid, de bescherming van reizigers en stelt duidelijke regels en voorwaarden voor particuliere bestuurders. Onderstaande uitgangspunten zijn gebaseerd op internationale ontwikkelingen en dienen als voorbeeld voor de wijze waarop dit ook in Nederland kan worden geïmplementeerd.

1. Regulering en handhaving van platformen

- **Registratie bij de overheid.** Meerijden platformen registreren zich bij de overheid en krijgen een vergunning om te bemiddelen in vervoer tussen particuliere bestuurders en gebruikers. Via inspecties kan de overheid de kwaliteit van het platform en aangesloten bestuurders en voertuigen handhaven.
- **Verzekering.** Meerijden platformen garanderen een aansprakelijkheidsverzekering voor alle ritten op het platform conform Wettelijke Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM).
- **Elektronische betaling.** Geen contante betaling mogelijk. Meerijden platformen beheren de elektronische betaling om volledige transparantie en controle van de inkomsten te kunnen garanderen.
- **Ritregistratie voor controle.** Meerijden platformen voeren een deugdelijke ritadministratie. Gedurende bijvoorbeeld 2 jaar wordt informatie van de aangesloten bestuurders, ritten, inkomsten, reizigers en contactinformatie opgeslagen voor controle van handhavende instanties, zoals de Belastingdienst.

2. Voorwaarden voor kwaliteit en veiligheid

- **Tariefinformatie en factuur.** De tariefstructuur is duidelijk voor de reiziger, voordat de rit wordt besteld en het is mogelijk om een inschatting van de ritprijs te maken voor de rit. Na iedere rit ontvangt de reiziger een factuur met een opbouw van de ritprijs.
- **Klantenservice.** Meerijden platformen hanteren een proces waarbij reizigers via eenvoudige communicatiemiddelen problemen kunnen melden, hulp krijgen of een tariefaanpassing kunnen krijgen.
- **Boekingsbevestiging.** Reizigers ontvangen voldoende informatie over de bestuurder nadat de rit is besteld, zoals naam, foto en contactgegevens van de bestuurder en merk, model en kenteken van de auto.
- **Veilige voertuigen.** Meerijden platformen zorgen dat voertuigen voldoen aan strikte veiligheidseisen, zoals geldige APK en extra eisen als maximale leeftijd, minimaal en maximaal aantal zitplaatsen.
- **Bescherming van persoonsgegevens.** Meerijden platformen staan geregistreerd bij het College Bescherming Persoonsgegevens en hanteren een beleid dat de privacy van reizigers en bestuurders beschermt.

3. Regels en voorwaarden voor particuliere bestuurders

- **Registratie.** Particuliere bestuurders die zich registreren bij een meerijden platform zijn minimaal 21 jaar oud, in het bezit van een voertuig met geldige verzekering, hebben een geldig rijbewijs, minimaal 1 jaar rijervaring en een recente Verklaring Omtrent het Gedrag. De overheid kan via het meerijden platform de naleving van de eisen bij registratie controleren.
- **Examen.** Bestuurders worden getest op de werking van het platform, verlenen van service en veiligheid van reizigers tijdens een rit.
- **Belastingverplichting.** Het meerijden platform wijst aangesloten bestuurders op hun belastingverplichting en maakt dit inzichtelijk via een online rittenadministratie systeem.
- **Ritregistratie en -weigering.** Alle ritten dienen volledig geregistreerd te worden via een meerijden platform en weigering van een rit na acceptatie op basis van ophaallocatie, bestemming en hulpbehoevende passagiers (hulphonden) is verboden.

Uber realiseert zich dat nieuwe technologie impact heeft op de huidige markt en constateert ook dat meerijden veel kansen biedt om mobiliteit te verbeteren en personenauto's beter te benutten. Wij pleiten voor het onderzoeken van de mogelijkheden om meerijden platformen te reguleren binnen de Wet Personenvervoer

Met vriendelijke groet,

Niek van Leeuwen

Appreciatie van voorstel Uber 'innovatie binnen personenvervoer door reguleren van meerijden platformen'

Voorstel Uber

UberPOP

Uber stelt dat de huidige Wp2000 onvoldoende ruimte biedt voor de toepassing van moderne technologie en innovaties die mobiliteit kunnen verbeteren, zoals UberPOP. Uber stelt voor de regulering te richten op het platform dat bemiddelt tussen vraag en aanbod in plaats van op de eindschakel (chauffeur en voertuig) zoals dat nu het geval is in de Wp2000. Het platform krijgt een vergunning van de overheid en iedere auto is potentieel een taxi.

UberPOOL

Uber presenteert UberPOOL als een nieuwe vorm van carpoolen via de technologie van Uber. Het UberPOOL deelt men een rit en de daarbij behorende kosten. Hierdoor kan de bezetting van een auto verder verbeteren. Gebruik maken van UberPOOL zou volgens Uber zelfs lager kunnen zijn dan het bezit van een eigen auto bij een gelijk aantal kilometers. Het is nog niet bekend wanneer Uber deze dienst zal lanceren in Nederland.

Appreciatie

- Binnen de huidige kaders kan Uber als bemiddelaar tussen vraag en aanbod prima uit de voeten. De WP2000 biedt geen belemmering voor de toepassing van de door Uber toegepaste app-technologie.
- Er zijn meerdere voorbeelden van het gebruik van vergelijkbare technologie door andere platformen, zoals Taxify of eCab.
- De markt in Nederland voor dit soort initiatieven is geheel vrij en niet gebonden door enige vorm van regulering.
- Uber draagt daarmee bij aan de versterking van de positie van taxi's in de OV keten.
- Aan de toegang tot het beroep van taxiondernemer, chauffeur en aan de taxi zelf zijn in Nederland kwalitatieve eisen gesteld. Deze eisen borgen dat het personenvervoer tegen betaling (verkeers)veilig, betrouwbaar en betaalbaar wordt uitgevoerd.
- Bestaande platformen (zoals bijvoorbeeld Taxicentrale Amsterdam (TCA) en/of ondernemingen zijn in het verleden niet in staat gebleken in alle gevallen een afdoende kwaliteitsniveau te verzekeren. Dit is nog steeds een probleem; gemeenten zoals Amsterdam zijn daardoor gedwongen om extra kwaliteitseisen te stellen.
- Uber houdt zich (grotendeels) aan deze regels wanneer het gebruik maakt van bestaande taxichauffeurs (UberBlack en UberLux).
- Uber houdt zich niet aan deze regels wanneer het gebruik maakt van particuliere, ongekwalificeerde chauffeurs. Uber concurreert daarmee op oneigenlijke wijze met de bestaande taxichauffeurs (verstoring level playing field).
- Het reguleren van platformen zoals voorgesteld door Uber levert allerlei nieuwe en complexe regelingsvraagstukken op die de consument niet helpen. Het is bijvoorbeeld onduidelijk wat de definitie van een platform is en welke platformen wel en welke niet gereguleerd moeten worden als 'meerijdenplatform'.
- De handhavingsinspanning lijkt bovendien vergroot te worden: naast chauffeur en auto (die in het feitelijk contact met de klant bepalend zijn voor de kwaliteit) moet ook het platform worden gecontroleerd.
- UberPOOL is een vorm van carpoolen die net als vele andere initiatieven mogelijk is binnen de WP2000 (bijvoorbeeld Blablacar, Snappcar, ANWB automaatje, rent-a-bob, tuktuk)
- Bepalend in dat verband is of de dienst tegen een commercieel tarief wordt uitgevoerd. Zo nee, is het geen taxivervoer. Zo ja, dan is het taxivervoer en gelden de taxiregels.
- In de presentatie van Uber wordt gesteld dat de Uberdiensten bijdragen aan bijvoorbeeld minder CO2 uitstoot, efficiëntere mobiliteit en minder auto's. Of dit werkelijk

het geval is, is zeer de vraag. Er zijn voorbeelden waarin de presentie van Uber heeft geleid tot stijgende autoverkopen. Daarnaast is het de vraag of het perspectief van door Uber wordt geschetst (het benutten van de ongebruikte autocapaciteit) gewenst is gezien de file en duurzaamheidsproblematiek in de grote steden. Feit is dat autobezit plaatsmaakt voor steeds meer autogebruik en dat de auto/taxi concurreert met OV en fiets.

Bezoekadres
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
www.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam

Wethouder Drs P.J.M. Litjens
Portefeuille Verkeer, Vervoer en Organisatie

Retouradres: B&W, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Ministerie van Infrastructuur & Milieu
T.a.v. Staatssecretaris W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum

17 februari 2015

Excellentie,

Op donderdag 5 februari jl. heb ik een petitie en 1.400 handtekeningen in ontvangst genomen van verontruste, Amsterdamse taxichauffeurs. De chauffeurs uiten in de petitie hun zorgen over de illegale vervoerdienst UberPOP, en de handhaving hierop. De petitie is naast de gemeente Amsterdam ook gericht aan de Inspectie Leefomgeving & Transport (ILT), de Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's) en de politie.

Bij deze bied ik u de handtekeningen aan, zoals ik de chauffeurs heb toegezegd. Het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam deelt de zorgen van de chauffeurs over zowel de illegale taxidienst UberPOP als de handhaving hierop. Ik onderstreep bij deze het belang dat de gemeente hecht aan een gelijk speelveld voor de taximarkt. In het kader daarvan doe ik een beroep op u om op korte termijn duidelijk aan te geven wat de omvang is van het probleem, welke handhaving er tot dusver heeft plaatsgevonden, en wat u in de toekomst van plan bent te gaan doen om deze illegale activiteiten aan te pakken.

Verbeteringen Amsterdamse taximarkt

De gemeente Amsterdam werkt al een aantal jaar aan het verbeteren van de kwaliteit van de taximarkt. Daartoe heeft zij onder meer op 1 juni 2013 de nieuwe Taxiverordening ingevoerd. Deze heeft, net als de nieuwe Taxiwet, als doel om de kwaliteit van het Amsterdamse taxivervoer op de opstapmarkt te verbeteren. Zo dient de taxi weer aantrekkelijk te worden voor Amsterdammers en bezoekers. De eerste voorzichtige verbeteringen zijn inmiddels zichtbaar. Om deze verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer door te zetten is een gelijk speelveld met andere aanbieders noodzakelijk. Oneerlijke concurrentie van een illegale dienst verstoort het gelijke speelveld. Adequate handhaving is daarom een vereiste.

Ik ben graag bereid de inhoud van deze brief in een gesprek nader met u te bespreken.

5.1.2e

Drs P.J.M. Litjens
Wethouder Verkeer, Vervoer en Organisatie

5.1.2e

Het stadhuis is bereikbaar per metro en tram (lijnen 9 en 14), halte Waterlooplein



Staatssecretaris

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
5.1.2e
T 070 5.1.2e

Datum
18 februari 2015

Kenmerk
IENM/BSK-2015/37742

gespreksnota

Aanvullende informatie voor gesprek met Uber op 26 februari (Niek van Leeuwen, CEO Nederland)

Aanleiding en doel

Het kennismakingsgesprek dat u op 11 februari zou hebben met Niek van Leeuwen, de CEO van Uber, is verplaatst naar 26 februari van 14.45 – 15.15 uur. Ik zal u bijstaan in dit gesprek. U heeft in een eerder stadium een nota ter voorbereiding ontvangen. Recente ontwikkelingen geven aanleiding om u aanvullend hierop nog enkele actualiteiten mee te geven.

Ik adviseer u voorafgaand aan het gesprek af te spreken met uw gesprekspartners dat er geen informatie over de inhoud van het gesprek via social media wordt gedeeld.

Relevante ontwikkelingen

Ter bespreking

- Uber heeft u op 17 februari een brief gestuurd met daarin een uiteenzetting van hun visie op het taxibeleid (zie bijlagen). De visie van Uber richt zich met name op het concept 'meerijden' en het delen van ritten. Binnenkort lanceert Uber de dienst UberPOOL, een combinatie van UberPOP en carpools. Uber doet in de brief een aantal aanbevelingen voor de taxiregeling. De belangrijkste aanbeveling is om platformen (zoals Uber) die vraag en aanbod bij elkaar brengen, te reguleren. Dit is een opvallende aanbeveling, omdat de huidige wetgeving hier volop ruimte biedt en bewust afziet van regulering. U kunt hierop wijzen. Daarnaast kunt u aangeven dat u de aanbevelingen van Uber zult betrekken in de evaluatie van het taxibeleid: u beoordeelt namelijk de huidige taxiregels op nut en noodzaak. Dan gaat het bijvoorbeeld over de omgang met de ondernemersvergunning, de technische eisen aan het taxivoertuig en de vakbekwaamheidseisen gesteld aan de taxichauffeur.
- Vorige week heeft u een nota ontvangen waarin een aantal scenario's is geschetst ten aanzien van de toekomst van het taxibeleid in het licht van trends en ontwikkelingen. U kunt Niek van Leeuwen vragen welke ontwikkelingen hij op langere termijn in de markt voor het

personenvervoer ziet én welke mogelijkheden ('quick wins') hij ziet voor de korte termijn om de regelgeving meer aan te laten sluiten bij de ontwikkelingen in de markt.

Ter informatie

- Taxichauffeurs hebben op 18 februari op het Malieveld gedemonstreerd tegen de dienst UberPOP. Hierover is recent veel in de media verschenen. Ook heeft wethouder Litjens van Amsterdam u op 17 februari een brief gestuurd waarin hij u vraagt naar de handhavingsinzet van de ILT en waarin hij u verzoekt om een gesprek hierover. Over dit verzoek krijgt u in een separate nota een advies. De ILT heeft overigens in het weekend van 14 en 15 februari opnieuw vijf UberPOP chauffeurs staande gehouden en een last onder dwangsom opgelegd. Ook is een last onder dwangsom van €10.000 per chauffeur aan het bedrijf Uber opgelegd. De last onder dwangsom wordt verbeurd als een chauffeur opnieuw betrapt wordt op illegaal taxivervoer. De last onder dwangsom aan Uber is inmiddels zes keer verbeurd.

5.1.2e

5.1.2e



Staatssecretaris

beslisnota

Verzoek gesprek wethouder Litjens van Amsterdam over UberPOP

Inleiding

Wethouder Pieter Litjens (VVD) heeft op woensdag 11 februari een verzoek voor een afspraak ingediend. Aanleiding is de illegale taxidienst UberPOP en de handhaving daarop. In vervolg daarop heeft de wethouder u op 17 februari een brief gestuurd. Met die brief biedt de burgemeester u tevens de 1400 handtekeningen aan van verontruste Amsterdamse taxichauffeurs.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u het verzoek te honoreren. De ILT stemt in met het advies en geeft aan bij een eventueel gesprek graag aanwezig te zijn.

Beslistermijn

Gezien de actualiteit adviseer ik u spoedig te beslissen.

Argumentatie

Het beeld van een gebrekkige handhaving op UberPOP leidt tot veel onrust onder taxichauffeurs in Amsterdam. De gemeente Amsterdam heeft daar last van. Er rust een zekere responsplicht op IenM om daarover in gesprek te gaan. UberPOP past namelijk niet binnen de door IenM gestelde regels in de Wp2000, regels die de ILT moet handhaven. Een gesprek is raadzaam, ondanks dat de concrete vragen van wethouder Litjens naar de handhavinginspanning van de ILT reeds ambtelijk zijn afgedaan en de recente snorderactie heeft aangetoond dat IenM/ILT wel degelijk handhavend optreedt. Een goede verstandhouding met de gemeente Amsterdam inzake taxibeleid is namelijk van groot belang en de uitkomst van het gesprek kan helpen bij de beleidsontwikkeling naar aanleiding van de evaluatie van het taxibeleid.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e
5.1.2e
T
M 5.1.2e
F 5.1.2e @minienm.
nl

Datum

18 februari 2015

Kenmerk

IenM/BSK-2015/38249

Bijlage(n)

1

lijkt me goed
ook ILT en
gesprek te
laten deel-
nemen.

5.1.2e

paraaf

5.1.2e



Staatssecretaris

☒ INKOMEND
☐ UITGAAND

REG.NR.

BSK-2015/42029

nota ter informatie

Mogelijke vragen over UberPOP (Bashir) bij
vragenuurtje 24/02/15

Directoraat-Generaal

Bereikbaarheid

Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

5.1.2e

T 5.1.2e

Datum

23 februari 2015

Kenmerk

IENM/BSK-2015/42029

Bijlage(n)

3

Inleiding

Dhr. Bashir (SP) heeft aangekondigd u tijdens het vragenuurtje van 24 februari vragen te willen stellen over het bericht op AT5 'Taxi oorlog tegen Uberpop lijkt geen loos dreigement' van 21 februari (zie bijlage). In dit bericht komt naar voren dat een groep van ca. 25 reguliere taxichauffeurs afgelopen weekend ongeveer 12 UberPOP chauffeurs heeft klemgereden. Ook wordt in dit bericht gerefereerd aan het protest van de reguliere taxichauffeurs van woensdag 18 februari op het Malieveld en het Binnenhof. Tevens is bekend geworden dat op maandag 23 februari ook in Utrecht een UberPOP chauffeur is klemgereden.

Het is de verwachting dat (een gedeelte van) de TK u zal vragen om meer handhavingsmogelijkheden en zwaardere sancties om UberPOP aan te pakken. Dhr. Bashir heeft in december en februari al tweemaal schriftelijke vragen gesteld over de handhaving op UberPOP. De beantwoording hiervan vindt u in de bijlage.

Momenteel vindt de evaluatie van de taxiregelgeving plaats. De uitkomsten daarvan hebben wellicht invloed op de wijze waarop UberPOP kan opereren.

U wordt tijdens het vragenuurtje ondersteund door 5.1.2e van de directie OVS. Namens ILT zal 5.1.2e aanwezig zijn.

Redeneerlijn

- Voor UberPop, de tak van Uber waarin via een app klanten en particuliere 'chauffeurs' bij elkaar worden gebracht, geldt: personenvervoer zonder vergunning en chauffeurskaart is niet toegestaan. De inspectie zal hierop blijven handhaven.
- Want: hiermee ontstaat een ongelijk speelveld naar taxiondernemers die zich wel aan alle regels op het gebied van bijvoorbeeld veilig vervoer en maximumtarieven houden. Bovendien zijn de regels er niet voor niets: die zijn destijds opgesteld om kwaliteit en veiligheid te verbeteren.
- Voor het bepalen van de hoogte van de last onder dwangsom heeft de ILT

paraaf

5.1.2e

- een afweging gemaakt in termen van evenredigheid en afschrikwekkendheid.
- Ik bekijk op dit moment of voor de andere initiatieven van Uber (UberLux en Uber-Black) voor deze en andere initiatieven nu belemmeringen zijn in de wetgeving en of de wet hierop moet worden aangepast.

Mogelijke vragen en antwoorden

1. Wat vindt u ervan dat taxichauffeurs het heft in eigen hand nemen zoals afgelopen weekend in Amsterdam?
 - *In Nederland hebben we met elkaar regels vastgesteld en afspraken gemaakt over de handhaving daarvan.*
 - *Het is niet de bedoeling dat mensen het heft in eigen hand nemen en ik wijs dat dan ook af.*
 - *Indien de taxichauffeurs de openbare orde verstoren, ligt handhaving daarop primair bij burgemeester en politie.*
 - *De ILT blijft handhavend optreden tegen overtredingen van de taxiregelgeving door UberPOP chauffeurs en andere snorders.*
2. Kunt u nog steeds volhouden dat er voldoende wordt gehandhaafd op de dienst UberPOP?
 - *De ILT zet de handhaving van snorders met dezelfde prioriteit en aandacht voort.*
 - *Door dit te doen is inmiddels de door de ILT opgelegde last onder dwangsom zes keer verbeurd. Zoals ik u eerder heb gemeld, kan dat meerdere keren gebeuren, tot de maximale dwangsom van €100.000,- is bereikt.*
 - *Ik bestrijd het beeld dat de illegale UberPOP-diensten niet worden aangepakt. De ILT zet daar actief en intensief op in. Vanuit het belang van effectieve opsporing zijn de activiteiten van de ILT veelal niet zichtbaar voor de buitenwereld.*

5.1.2a

Toelichting

- Uber is actief in verschillende steden. UberPOP is inmiddels beschikbaar in alle Nederlandse steden waar Uber actief is: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

Sancties UberPOP chauffeurs

Er zijn in de afgelopen 6 maanden in totaal 14 snorderacties uitgevoerd, waaronder acties tegen UberPOP chauffeurs. Daarbij is aan in totaal 10 UberPOP chauffeurs een last onder dwangsom opgelegd van €10.000,- per chauffeur en is tegen elk van deze 10 chauffeurs proces-verbaal opgemaakt. De last onder dwangsom wordt verbeurd als een chauffeur opnieuw betrapt wordt op illegaal taxivervoer. Het strafrechtelijke deel van de handhaving gebeurt onder verantwoordelijkheid van het OM. UberPOP chauffeurs krijgen een strafblad.

Sancties bedrijf Uber

De door de ILT aan het bedrijf Uber opgelegde last onder dwangsom van €10.000 per chauffeur is 6 keer verbeurd. Dat kan meerdere keren gebeuren, tot de maximale dwangsom van €100.000,- is bereikt.



Datum: 24 februari 2015
 Referentie: T150223
 Doorkiesnr: 5.1.2e
 Betreft: Aanpak UberPOP

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 T.a.v. staatssecretaris mevr. W.J. Mansveld
 Postbus 20901
 2500 EX Den Haag

Geachte mevrouw Mansveld,

Vooruitlopend op ons gesprek van volgende week woensdag 4 maart a.s. vraag ik dringend uw aandacht voor het volgende.

Demonstrerende taxichauffeurs hebben op 16 februari jl. op het Malieveld hun onvrede geuit over het feit dat het overheidsoptreden niet dermate effectief is dat UberPOP stopt. Terwijl het een overheidstaak is om de eigen wetten te handhaven en de rechter UberPOP op 8 december jl. ook heeft verboden. KNV Taxi heeft de demonstratie niet (mee) georganiseerd, maar begrijpt de frustratie van de chauffeurs volkomen. Het is niet te verkroppen dat Uber op provocerende wijze doorgaat met het concept UberPOP en deze ook verder uitbreidt naar andere steden. Een concept waarvan de rechter bovendien heeft gezegd dat het zelfs na een eventuele wetswijziging niet binnen de wet zal passen.

De demonstranten stelden een ultimatum van een week, waarbinnen de overheid bekend zou moeten maken hoe UberPOP gestopt gaat worden. Dat is waarschijnlijk aan de scherpe kant, maar ook KNV Taxi zal zich niet neerleggen bij het niet-stoppen van UberPOP. Het is voor KNV Taxi ondenkbaar dat UberPOP door mag gaan. Ook niet vooruitlopend op een discussie over de evaluatie van de taxiwetgeving en eventuele door te voeren wijzigingen. Het is voor goedwillende taxiondernemers en chauffeurs onverteerbaar dat zij wel aan alle regels moeten voldoen en anders forse boetes riskeren. Bovendien is het voor de taxiorganisaties, die in de grote steden in TTO's hebben geïnvesteerd, niet uit te leggen dat zij zich moeten verantwoorden bij gemeenten vanwege gedragingen van hun chauffeurs, maar UberPOP ogenschijnlijk ongestoord zijn gang kan blijven gaan.

Ik doe dan ook een dringend beroep op u om nu daadwerkelijk effectief en onverkort op te treden tegen UberPOP, zo nodig door de Uber organisatie aan te pakken. Er ontstaat anders een situatie waarvan wij de gevolgen niet kunnen overzien, maar waarbij alle gezamenlijke inspanningen en resultaten van de wetswijziging uit 2011 verloren zullen gaan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

drs. Bertho Eckhardt
 voorzitter Koninklijk Nederlands Vervoer Taxi

Van: 5.1.2e - DCO
Verzonden: dinsdag 24 februari 2015 10:07
Aan: 5.1.2e - DGB; 5.1.2e - BSK; 5.1.2e
(5.1.2e) - DGB
CC: 5.1.2e - DBO; 5.1.2e - CEND-DBO; 5.1.2e
(5.1.2e) - BSK
Onderwerp: KNV Taxi: nu snel harder optreden tegen UberPop

Beste 5.1.2e en 5.1.2e,

Zie onderstaand persbericht dat KNV om 1100 uur verzendt gecombineerd met een brandbrief aan de staatssecretaris. Hierin wordt zij opgeroepen een einde te maken aan UberPop en z.s.m. op te treden. ILT is op de hoogte voor de voorbereiding van het vragen uur.



PERSBERICHT

24 februari 2015

KNV Taxi: nu snel harder optreden tegen UberPop

Het is voor de taxisector niet te verkroppen dat Uber het concept UberPop kan blijven handhaven. De landelijke ondernemersorganisatie voor de taxibranche, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) Taxi, eist in een brandbrief aan staatssecretaris Mansveld van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, dat de overheid nu zo snel mogelijk daadwerkelijk effectief optreedt tegen de illegale taxidienst en er een einde aan maakt, zodat er weer een *level playing field* ontstaat voor ondernemers in de taxibranche.

Het is voor goedwillende taxiondernemers en chauffeurs onverteerbaar dat zij wél aan alle regels moeten voldoen, en anders forse boetes riskeren. Bovendien is het voor de taxiorganisaties, die in de grote steden in TTO's hebben geïnvesteerd (de zogenaamde Toegelaten Taxiorganisaties - een instrument om de kwaliteit van de grootstedelijke taxidiensten te waarborgen), niet uit te leggen dat zij zich moeten verantwoorden bij gemeenten, vanwege gedragingen van hun chauffeurs, terwijl UberPop ogenschijnlijk ongestoord zijn gang kan blijven gaan.

KNV Taxi voorzitter Bertho Eckhardt: "Ik praat de acties van afgelopen weekend niet goed, maar heb wel begrip voor de frustraties die inmiddels steeds verder oplopen. En ik vrees dat het nog langer gedogen van UberPop zal leiden tot een uitermate chaotische situatie binnen de taxiwereld, waarbij de gezamenlijke inspanningen en resultaten van overheid en de taxisector van de laatste jaren verloren zullen gaan".

In de brief verzoekt KNV Taxi de staatssecretaris om op korte termijn een plan van aanpak te presenteren.

Groet,

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Communicatie

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag | 5.1.2e
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T 5.1.2e



Staatssecretaris

☐ INKOMEND
☐ UITGAAND

REG.NR. _____

009070 12.03.15 14.23

gespreksnota

Voorbereiding op gesprek met wethouder Litjens 19-3
over UberPOP en evaluatie taxiwet

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

5.1.2e

T 5.1.2e

Datum

9 maart 2015

Kenmerk

IENM/BSK-2015/S2247

Bijlage

1

Aanleiding en doel

Dhr. Litjens heeft het verzoek gedaan om met u te spreken over de handhaving van UberPOP in Amsterdam. Met die brief biedt de burgemeester u tevens de 1400 handtekeningen aan van verontruste Amsterdamse taxichauffeurs. U heeft positief gereageerd op zijn verzoek. Het gesprek vindt plaats op 19 maart van 16.45 -17.30 uur aan de Plesmanweg. U zult ondersteund worden door 5.1.2e 5.1.2e. Tevens zal 5.1.2e namens de ILT aanwezig zijn bij het gesprek.

Verwachte gespreksonderwerpen

Het onderwerp van gesprek zal met name de handhaving van UberPOP-chauffeurs zijn, maar via ambtelijke contacten is vernomen dat dhr. Litjens daarnaast met u van gedachten wil wisselen over de toekomst van het taxibeleid en de evaluatie van de taxiregelgeving.

Resultaten

Handhaving UberPOP

Naar verwachting zal dhr. Litjens u vragen om meer handhavingsinstrumenten in te zetten en meer in de media aan te geven wat u doet om UberPOP aan te pakken. Dit zal volgens hem veel onrust op straat voorkomen. Na de brief van dhr. Litjens is nog eens vier keer een last onder dwangsom opgelegd aan een UberPOP chauffeur, wat het totaal op €100.000 brengt (tien geconstateerde overtredingen). Dit is tevens het door ILT vastgestelde maximum voor het bedrijf Uber. Het bedrijf verbeurt de volledige dwangsom en moet nu €100.000 aan de ILT betalen.

Ook is in de media aandacht besteed aan de handhavingsactie. Er zijn sindsdien in de media geen meldingen geweest van ernstige incidenten met boze taxichauffeurs richting UberPOP chauffeurs. U kunt aan dhr. Litjens melden dat de ILT in samenwerking met de politie de acties richting UberPOP voortzet. De inzet van politie valt onder de verantwoordelijkheid van de burgemeester. ILT heeft in

paraaf
5.1.2e

paraaf
5.1.2e

paraaf
5.1.2e

de media aangekondigd dat ze bij vervolgacties tegen Uber alle binnen de wet toegestane middelen zal inzetten om het bedrijf bewust te maken van de illegale activiteiten en deze te doen stoppen.

Evaluatie taxiwet

Ten aanzien van de evaluatie van de taxiregelgeving zal dhr. Litjens vermoedelijk van u willen weten wat uw standpunt is ten aanzien van UberPOP in de evaluatie van de taxiregelgeving.

Over de evaluatie kunt u aangeven dat u openstaat voor innovaties die bijdragen aan het beter functioneren van de taximarkt en bijdragen aan de borging van de (verkeers)veiligheid, kwaliteit en betrouwbaarheid. Hiertoe licht u op korte termijn de taxiregelgeving door. Nieuwe toetreders en innovaties krijgen daardoor meer ruimte en de administratieve lasten voor bestaande ondernemers en chauffeurs worden verlaagd. U kunt aangeven dat u niet van plan bent om op korte termijn UberPOP in zijn huidige vorm te legaliseren. Dit zou een ongelijk speelveld op de taximarkt creëren. Taxichauffeurs hebben nu diverse administratieve verplichtingen (chauffeurskaart, blauw kenteken, BCT, taxameter, etc), waar UberPOP chauffeurs niet aan voldoen.

Uit de ambtelijke contacten begreep ik dat dhr. Litjens in de evaluatie ook graag ontwikkelingen als UberPool, Automaatje van ANWB en zelfrijdende taxi's etc. meegenomen ziet. U kunt bevestigen dat deze ontwikkelingen een plaats krijgen in de beleidsbrief. Ook zal hij mogelijk wijzen op het belang van een gelijk speelveld bij het afschaffen van regels: bestaande taxichauffeurs hebben al flinke investeringen gedaan (bijvoorbeeld taxameter, BCT, opleidingen) en hij zal mogelijk aandacht vragen voor compensatie.

Facts & figures

De gemeente Amsterdam heeft zelf onderzoek gedaan naar hoeveel Uberchauffeurs in Amsterdam rijden. Dit zijn er volgens hen ca. 1000 (alle Uberdiensten bij elkaar). Tijdens piekmomenten rijden er 300 chauffeurs voor Uber.

5.1.2e

5.1.2e



Staatssecretaris

☒ INKOMEND
☐ UITGAAND

REG.NR.

BSK-2015/53446

gespreksnota

12.03.15 11:44

Vorbereiding gesprek Lodewijk Asscher op 19 maart

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Beleid en Omgeving
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e 5.1.2e

T 5.1.2e
M 5.1.2e

5.1.2e @minienm.nl

Datum

11 maart 2015

Kenmerk

IenM/BSK-2015/53446

Aanleiding en doel

Op 19 maart heeft u een gesprek met Lodewijk Asscher over de arbeidsmarktpositie van taxichauffeurs in relatie tot innovaties als Uber(POP). Gezien het tijdstip van het gesprek (20.00-20.30 uur) vindt deze (vooralsnog) plaats zonder ambtelijke ondersteuning.

U staat open voor nieuwe partijen in de taxiwereld en innovaties die bijdragen aan bijvoorbeeld het gebruiksgemak voor consumenten. In uw brief over de evaluatie van het taxibeleid wilt u hier aandacht aan besteden.

Innovaties als Uber(POP) zijn van invloed op de arbeidsmarktpositie van taxichauffeurs; positief en negatief. Eerlijke concurrentie moet het uitgangspunt zijn. De dienst UberPOP voldoet op dit moment niet aan dit uitgangspunt. De arbeidsmarktpositie van de bestaande taxichauffeurs komt daarmee op een ongewenste wijze onder druk te staan. Hieronder ga ik ook in op de positie van de Uber(POP) chauffeur.

Op ambtelijk niveau is door SZW aangegeven dat de arbeidsmarktpositie van taxichauffeurs en eventuele verdringing door Uber(POP) chauffeurs een zaak voor IenM is; IenM stelt de kwalificaties vast waar een taxichauffeur aan moet voldoen.

Resultaten

Dit gesprek dient ervoor om uw zorgen over de positie op de arbeidsmarkt van bestaande taxichauffeurs met de minister van SZW te delen. Uitkomst van dit gesprek is een inhoudelijke afstemming over de gewenste toekomstige arbeidsmarktpositie van taxichauffeurs. Ook kan aan dit gesprek steun worden ontleend voor uw standpunt over dat UberPOP een illegale dienst is wat in zijn huidige vorm niet gelegaliseerd zal worden.

Kernpunten dossier

De taxichauffeur is een kwetsbare beroepsgroep met een laag sociaal economische status: veel chauffeurs hebben geen andere opleiding genoten dan

paraaf
5.1.2e

paraaf
5.1.2e
5.1.2e 12/3

paraaf
5.1.2e
5.1.2e 12/3



hun chauffeursopleiding en werken tegen geringe verdiensten. Ze hebben weinig andere opties op de arbeidsmarkt. Daarnaast kenmerkt de Nederlandse taximarkt zich als een sector in zwaar weer, in 2012 leidde meer dan 25% van de taxiondernemers verlies.

Taxichauffeurs hebben de keuzevrijheid om zelfstandig ondernemer (zzp'er) te worden, of in loondienst te treden bij een taxiondernemer. Een werknemer in loondienst heeft wettelijke bescherming in geval van arbeidsongeschiktheid, pensioen en sociale voorzieningen. Een zzp'er is een eigen ondernemer. Dat betekent dat de hoogte van inkomsten, bijdrage aan pensioen, inkomsterugval en arbeidsongeschiktheid onder de verantwoordelijkheid van de chauffeur zelf vallen.

Huidige positie en bescherming UberPOP chauffeurs

Uber treedt op als bemiddelaar tussen vraag en aanbod op de taximarkt. Uber is geen werkgever voor taxichauffeurs die gebruik maken van hun bemiddelingsdienst, net zoals de Taxi Centrale Amsterdam (TCA) dit niet is. Omdat ze niet in loondienst werken, en daarmee ook geen recht hebben op bijvoorbeeld een wettelijk minimumloon. De UberPOP chauffeur heeft geen andere keuze dan zelfstandig ondernemer te worden.

Doordat UberPOP de concurrentie tussen de chauffeurs bevordert en daarnaast een substantiële bijdrage (20%) voor het gebruik van de app aan Uber wordt afgedragen, zullen UberPOP-chauffeurs naar verwachting minder verdienen dan de huidige taxichauffeurs.

Evaluatie taxibeleid

In het kader van evaluatie van het taxibeleid worden momenteel de taxiregels doorgelicht. Eind maart stuurt u hierover een brief naar de Kamer. Als resultaat krijgen nieuwe toetreders en innovaties meer ruimte en worden de administratieve lasten voor bestaande ondernemers en chauffeurs verlaagd. Deze veranderingen zullen effect hebben op de marktverhoudingen en daarmee de arbeidsmarktpositie van de huidige taxichauffeurs (zowel zzp'ers als chauffeurs in loondienst).

Uw bijdrage

Mogelijke bespreekpunten

- Ik adviseer u te vragen naar de visie van dhr. Asscher op de ontwikkelingen in de taxisector en zijn mening over de positie van chauffeurs op de arbeidsmarkt. Belangrijk onderscheid hierbij is de positie van de (illegale) UberPOP chauffeurs en de (legale) bestaande taxichauffeurs.
- U kunt aangeven dat UberPOP in zijn huidige vorm illegaal is, en dat u verantwoordelijk bent voor het bestaan van een gelijk speelveld op de taximarkt. De ILT zal dan ook blijven handhaven op UberPOP.
- U kunt aangeven dat u niet van plan bent om UberPOP in zijn huidige vorm te legaliseren. Dit zou een ongelijk speelveld op de taximarkt creëren. Taxichauffeurs hebben nu diverse administratieve verplichtingen (chauffeurskaart, blauw kenteken, BCT, taxameter, etc), waar UberPOP chauffeurs niet aan voldoet..
- Vervolgens kunt u de arbeidsmarktpositie van de UberPOP chauffeurs benoemen: zij lopen het risico op uitbuiting. Een groot percentage (ongeveer 20%) wordt afgedragen aan Uber voor het gebruik van de app. Uber heeft, in tegenstelling tot werkgevers, geen wettelijke verplichting tot werknemersbescherming.
- Wel bent u voor innovatie in de sector en onderzoekt u de mogelijkheden daartoe. U kunt aangeven dat u kijkt naar vereenvoudiging en vermindering van administratieve lasten, waardoor het gat tussen de regelgeving en innovatieve ontwikkelingen als UberPOP kleiner wordt.



- U kunt vragen hoe dhr. Asscher de toekomstige arbeidsmarktpositie van de taxichauffeur beoordeelt in het licht van innovaties als Uber(POP).

5.1.2e

To: [redacted] 5.1.2e - DBO[redacted] 5.1.2e @minienm.nl
Cc: [redacted] 5.1.2i [redacted] 5.1.2i @minienm.nl; [redacted] 5.1.2e - DBO[redacted] 5.1.2e @minienm.nl; [redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e - DBO[redacted] 5.1.2e @minienm.nl [redacted] 5.1.2e - DBO[redacted] 5.1.2e @minienm.nl
From: [redacted] 5.1.2i
Sent: Thur 3/19/2015 10:45:23 AM
Subject: FW: Letter for the Deputy Minister and Minister
Received: Thur 3/19/2015 10:45:25 AM
[20150319 Letter to Ministerie van Infrastructuur en Milieu final .pdf](#)

Hoi [redacted] 5.1.2e,

Graag bijgaande brief inboeken en uitzetten binnen DGB.

Groetjes,

[redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @uber.com]

Verzonden: donderdag 19 maart 2015 10:33

Aan: [redacted] 5.1.2i [redacted] 5.1.2i

CC: Niek van Leeuwen; [redacted] 5.1.2e

Onderwerp: Letter for the Deputy Minister and Minister

Urgentie: Hoog

Please find attached a letter to Deputy Minister Mansfeld, and copy to Minister Schultz.

Kind regards,

[redacted] 5.1.2e

Europe, Middle East and Africa

Uber

International HQ | Vijzelstraat 68-78 | 4th Floor | 1017 HL Amsterdam

T: [redacted] 5.1.2e

M: [redacted] 5.1.2e

E: [redacted] 5.1.2e@uber.com



Staatssecretaris

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
5.1.2e
T 5.1.2e

Datum
26 maart 2015

Kenmerk
IENM/BSK-2015/60570

Bijlage(n)
1

INKOMEND
UITGAAND

REG.NR.

009333

BSK-2015/60570
63873
27.03.15 12:11

beslisnota

Beleidsbrief evaluatie taxiregeling

Inleiding

In het AO OV, OV-chipkaart en taxi van 16 oktober 2014 heeft u toegezegd om de Kamer uiterlijk in het eerste kwartaal van 2015 de evaluatie van de taxiregeling te sturen. Naar aanleiding van recente innovaties en ontwikkelingen heeft u aan de Kamer toegezegd dat u naast de evaluatie breder naar de taximarkt gaat kijken. In deze nota vraag ik uw akkoord op bijgevoegde concept-beleidsbrief. Deze brief is afgestemd met HBJZ, DCO, ILT en de ministeries van SZW en EZ.

Er zijn drie sporen uitgewerkt:

1. De tussentijdse evaluatie van de wetswijziging uit 2011 (uitgevoerd door RebelGroup, zie bijlage);
2. Een internationale vergelijking van de taxiregulering en Uber (uitgevoerd door KiM, zie bijlage);
3. Doorlichting van de taxiregeling (uitgevoerd door IenM).

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u in te stemmen met de inhoud van de concept-beleidsbrief.

Beslistermijn

Ik adviseer u tijdig te beslissen met het oog op de toezegging die u aan de Kamer heeft gedaan.

Argumentatie

Opbouw brief

De brief start met een kernboodschap en een samenvatting van de brief. Daarna schetst u de aanleiding voor het schrijven van deze brief en de historische context. Deregulering heeft in de periode na 2000 tot problemen geleid in de steden (de 'taxi-oorlog'). Daarna zijn (in 2003 en 2004) verschillende regels ingevoerd om kwaliteit en veiligheid voor de consument, alsmede een gelijk speelveld te garanderen. In 2011 hebben gemeenten aanvullende bevoegdheden

paraaf
5.1.2e

digitaal
akkoord 27/3

paraaf

5.1.2e

7/3

paraaf

5.1.2e

gekregen om extra eisen te stellen aan het straattaxivervoer. Daarna gaat u in op de uitkomsten van het rapport van RebelGroup, het internationale vergelijking van het KIM en de doorlichting van de taxiregelgeving.

Vervolgens trekt u op basis van deze uitkomsten een aantal conclusies die leiden tot een aantal concrete acties voor de korte en langere termijn. U hanteert hierbij als belangrijkste uitgangspunten het garanderen van veilig, betrouwbaar en betaalbaar vervoer voor de consument, het toekomstbestendig maken van het taxibeleid, vermindering van administratieve lasten voor taxichauffeurs en nieuwe aanbieders en de veranderende arbeidspositie van chauffeurs. Tot slot gaat u in op toezeggingen en moties.

Inhoudelijke boodschap in de brief

De opkomst van de deeleconomie in het personenvervoer is een ontwikkeling die een hoge vlucht heeft genomen. Initiatieven als Snappcar, BlaBlacar, Uber en anderen weten met behulp van apptechnologie een steeds groter publiek te bereiken. Dit autodelen of meerijden is een goed concept en wordt niet belemmerd door regelgeving. De huidige regelgeving biedt veel ruimte voor innovatie, ook in vergelijking met andere landen, waar vaak sprake is van een meer gereguleerde vorm van taxibeleid. In Nederland geldt een set basisregels, omdat de taximarkt niet altijd zelfstandig in staat is gebleken voldoende kwaliteit te leveren aan de gebruiker. Op dit moment is de taximarkt nog onvoldoende in staat om zelf publieke belangen te borgen. Op termijn is de verwachting dat – onder invloed van innovatieve (technische) ontwikkelingen – de belangen van de gebruiker door meer zelfregulering in de markt dusdanig geborgd kunnen worden, dat overheidsingrijpen en regelgeving minder nodig wordt. Het is belangrijk om de gehele markt de ruimte te geven om zichzelf daarin te ontwikkelen. Mede daarom past een dienst als UberPOP, waarbij gebruik wordt gemaakt van particuliere chauffeurs, nu niet binnen de regels. Het nu toestaan van UberPOP leidt tot een verstoring van het gelijke speelveld in de markt. De ILT zal dan ook handhavend blijven optreden.

Wat
Worak
hier
preis
bedoud?

Op basis van de uitkomsten van de evaluatie, de doorlichting van de taxiregelgeving en de internationale vergelijking wordt een aantal wijzigingen in de regelgeving voorgesteld voor de korte termijn die het leven voor de gehele taxibranche kunnen vereenvoudigen en administratieve lasten kunnen verminderen. Hiermee ontstaat meer balans tussen de traditionele taximarkt en nieuwe aanbieders. Het uiteindelijke doel blijft het borgen van veiligheid en kwaliteit voor de consument. Op de middellange termijn gaat het ministerie beoordelen of verdere aanpassing van de taxiregelgeving wenselijk is. De geplande evaluaties over de tariefstructuur (2015) en de BCT (2016) worden daarvoor gebruikt.

Kader

In de brief wordt tevens uitvoering gegeven aan een aantal toezeggingen:

- Uw toezegging om de Kamer begin 2015 over de uitkomsten van de evaluatie van verplichte groepsvorming op de taximarkt te informeren. U heeft toegezegd om in de tussentijd na te gaan of hier al extra gemeentes mee kunnen gaan werken.
- Uw toezegging om elektronisch betalen in de taxi mede via chipkaart te bezien en zo mogelijk te realiseren.
- U heeft toegezegd om in de evaluatie de mogelijkheid om op de Waddeneilanden te werken met een concessie voor het taxivervoer mee te nemen.

Tevens wordt in de brief de motie van mw. van Tongeren afgedaan, waarin zij vraagt om een verkenning te doen naar de mogelijkheden voor het legaliseren van de dienst UberPOP.

Afstemming

- Over de inhoud is van de brief is met alle relevante externe partijen gesproken op ambtelijk niveau. Het gaat hierbij om KNV taxi, Uber en Taxify als nieuwe aanbieders, FNV taxi, Rover, de wetenschap (Carlo van de Weijer, TU Eindhoven), de G4, het Rathenau Instituut en de ministeries van EZ, Financiën en SZW.
- EZ gaf deze week aan te hechten aan bespreking van de brief in de MR. Aangezien er echter geen echte inhoudelijke geschilpunten zijn, heeft ambtelijk EZ voorgesteld aan minister Kamp om van behandeling in de MR af te zien. De brief gaat dit weekend parallel in zijn weekendtas.

Communicatie

DCO heeft een persbericht en Q&A's opgesteld die u separaat zult ontvangen.

5.1.2e

5.1.2e



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Uber BV
Vijzelstraat 68-78
1017 HL Amsterdam

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

T 070- 5.1.2e
F 070-

Datum
2 april 2015

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/70539

minuut

REG.NR. **BSK-2015/70539**
009480 02.04.15 16:56

Getypt door / paraaf
5.1.2e

Vervolg op

Vergeleken door / paraaf

Rappeldatum
31 maart 2015

Verzonden door / paraaf

Verzenddatum
31 maart 2015

Ondertekening door / paraaf
Staatssecretaris

Verzendwijze

Medewerking van / paraaf
Hellen van 5.1.2e 5.1.2e/
Dg-B
ILT dig. akkoord
HBJZ dig. akkoord

Na verzending retour aan

5.1.2e

Afschrift aan

Adres



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Uber BV
Vijzelstraat 68-78
1017 HL Amsterdam

- Afschrift -

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

T 070- 5.1.2e
F 070- 5.1.2e

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/70539

Datum 03 APR. 2015
Betreft Your letter of March 19

Dear Mr MacGann,

In your letter dated March 19 and in your e-mail dated April 2, you requested a meeting to discuss a legal proposal from Uber and to inform me about an urgent issue with the ILT. On March 24 the legal proposal was received; a temporary operating agreement regarding UberPOP. This temporary operating agreement, according to your letter, "closes the gap to the period of evaluation of the current WP2000."

As requested by Parliament, the WP2000 is currently being evaluated. Stakeholders interests and all available relevant information are taken into serious consideration. In this process Uber and other stakeholders have been closely involved and all of them provided constructive and helpful information. For this I would like to thank Mr. Niek van Leeuwen.

Soon the outcome of the evaluation will be shared with Parliament, followed by a discussion. As the temporary operating agreement provides no new information already provided by Uber, there is no need to schedule another meeting before the discussion in Parliament.

With regard to the urgent issue in relation to the ILT, it is best to contact the ILT directly.

Yours sincerely,



5.1.2e

reginald van

*San Berken*

Staatssecretaris

Stas 3/4 per mail afgeleverd door sec. stas van
Verdergens per mail aa Uber
verzonden. Bijgevoegd afschrift
brief. Hoelt dus niet opnieuw verzonden.

O INKOMEND
X UITGAAND

5.1.2e

5.1.2e

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**

5.1.2e

T 5.1.2e

Datum

2 april 2015

Kenmerk

IENM/BSK-2015/71913

REG.NR.

BSK-2015/71913
70539

009476 02.04.15 16:55

beslisnota

Antwoordbrief Uber

Inleiding

Op 19 maart ontving u een brief van Uber, ondertekend door 5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e bij Uber Europa, Midden-Oosten en Afrika. Hierin doet hij het
verzoek om op korte termijn een afspraak met u in te plannen. Hij uit zijn zorgen
over het verzoek van ILT om bedrijfsinformatie te delen. Daarnaast vraagt hij u
om een tijdelijke gedoogconstructie voor de dienst UberPOP. 5.1.2e heeft
u hier tevens een mail over gestuurd. In de bijlage vindt u een conceptreactie op
dit verzoek van Uber.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u een formele brief te versturen, om uw positie duidelijk te markeren
en bovendien de trits van mails en verzoeken van Uber te doorbreken.

Argumentatie

De antwoordbrief gaat in op de volgende elementen:

- Het voorstel om een gedoogconstructie voor Uber is inhoudelijk
meegenomen en overwogen bij de evaluatie van het taxibeleid. Hier is in
de evaluatiebrief niet voor gekozen. Het is niet noodzakelijk een extra
afspraak met 5.1.2e in te plannen, voordat u de inhoud van de
evaluatie met de Tweede Kamer heeft besproken.
- In de brief is verwezen naar de onafhankelijke positie en zelfstandige
bevoegdheid van de ILT ten aanzien van de opsporing en handhaving.

5.1.2e

5.1.2e

Paraaf

Paraaf

5.1.2e



Staatssecretaris

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e
T 070 5.1.2e

Datum
16 april 2015

Kenmerk
IENM/BSK-2015/76204

beslisnota

Afspraak met Mark MacGann, Uber

Inleiding

Op vrijdag 3 april heeft u een antwoordmail gestuurd naar Mark MacGann hoofd 'public policy' bij Uber Europa, Midden-Oosten en Afrika (bijlage). Dit was een reactie op een brief en e-mail die hij u heeft gestuurd, met daarin het verzoek voor een gesprek. In uw e-mail aan Mark MacGann heeft u aangegeven dat u het niet opportuun vindt om voor de behandeling van de taxibrief in de TK met hem een afspraak te maken. Deze week heeft u te kennen gegeven dat u op een logisch moment wel met hem zou willen spreken. In deze nota wordt u daarover geadviseerd.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u om een aantal weken na het AO OV, OV-chipkaart en Taxi van 28 mei met Dhr. MacGann te spreken.

Argumentatie

Na het AO zal de uitwerking van de keuzes die in de 'taxibrief' staan in de buitenwereld zichtbaar worden, bijvoorbeeld door gesprekken met stakeholders over operationele uitwerking. Dat is een logisch moment om ook met Uber te spreken over de implicaties van de taxibrief voor hun bedrijfsvoering en hun ideeën over de uitwerking van de korte en lange termijn maatregelen.

5.1.2e

paraaf
DGB

paraaf
DGB-OVS

paraaf
DGB-OVS

To: DBO-SPZ Postbus[5.1.2i]@minienm.nl]
From: DBO-min
Sent: Wed 4/22/2015 8:45:12 AM
Subject: FW: zienswijze Uber B.V. tegen voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom ILT [BR-M.FID1369094]
Received: Wed 4/22/2015 8:45:12 AM
[20150421 brief aan ILT \(dhr 5.1.2e \).PDF](#)

Om in te nemen! Bedankt, 5.1.2e

Van: 5.1.2e [mailto: 5.1.2e]@debrauw.com]

Verzonden: dinsdag 21 april 2015 17:56

Aan: DBO-stas; DBO-min

Onderwerp: zienswijze Uber B.V. tegen voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom ILT [BR-M.FID1369094]

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij zend ik u een kopie van de brief die vandaag aan de heer 5.1.2e van de ILT is gezonden. Korthedshalve verwijs ik naar de inhoud.

Hoogachtend,

De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

5.1.2e

T +31 5.1.2e (direct) | M 5.1.2e | F +31 5.1.2e
E 5.1.2e@debrauw.com | www.debrauw.com
P.O. Box 75084 | 1070 AB Amsterdam | Claude Debussylaan 80 | The Netherlands

Amsterdam | Brussels | London | New York | Shanghai | Singapore

From: 5.1.2e

Sent: dinsdag 21 april 2015 17:44

To: 5.1.2i @ILenT.nl'

Cc: 5.1.2e

Subject: zienswijze Uber B.V. tegen voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom [BR-M.FID1369094]

Geachte heer 5.1.2e

Op verzoek van 5.1.2e zend ik u hierbij een scan van de brief die vanmiddag per aangetekende post aan u is verzonden.

Met vriendelijke groet,

De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

5.1.2e

T +31 5.1.2e | F +31 5.1.2e
E 5.1.2e@debrauw.com | www.debrauw.com
PO box 75084 | 1070 AB Amsterdam | Claude Debussylaan 80 | The Netherlands

Amsterdam | Brussels | London | New York | Shanghai | Singapore

This communication is for use only by the intended addressee. It may contain confidential or privileged information.
If you are not the intended addressee of this communication, please inform us immediately. Thank you.
De Brauw Blackstone Westbroek N.V., Amsterdam, is registered with the Trade Register in the Netherlands under no. 27171912.

All services and other work are carried out under an agreement of instruction (overeenkomst van opdracht) with De Brauw Blackstone Westbroek N.V.
The agreement is subject to the General Conditions, which have been filed with the registrar of the District Court of Amsterdam and contain a limitation of liability.
A copy of the General Conditions will be forwarded upon request.

DE BRAUW
BLACKSTONE
WESTBROEK

ILT / Rail en Wegvervoer

de heer 5.1.2e

Postbus 1511

3500 BM Utrecht

Tevens per e-mail: 5.1.2i @ILenT.nl

Claude Debussylaan 80

Postbus 75084

1070 AB Amsterdam

T +31 20

F +31 20

5.1.2e

Datum 21 april 2015

Uw ref. ILT-2015/26084

Onze ref. M23064875/1/20616503/

5.1.2e

E 5.1.2e @debrauw.com

T +31

T +31

F +31

5.1.2e

Betreft: Zienswijze Uber B.V. tegen voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom

Geachte heer 5.1.2e

Hierbij dien ik – namens Uber B.V. – een zienswijze in tegen uw voornemen van 7 april 2015 tot het opleggen van een last onder dwangsom aan Uber B.V.. Ik licht dit hierna toe.

Geen overtreding - algemeen

Allereerst geldt dat geen sprake is van overtreding van de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000). Uber International B.V. heeft dit in haar aanvullend bezwaarschrift tegen de aan Uber International B.V. opgelegde last onder dwangsom (nogmaals) uitgebreid toegelicht. Uber B.V. verzoekt om deze onderbouwing als hier herhaald en ingelast te beschouwen. Thans loopt de bodemprocedure bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB) over de aan Uber International B.V. opgelegde dwangsom. Om dezelfde redenen als daar aan de orde is ten aanzien van Uber International B.V. geldt hier dat geen sprake is van een overtreding van de Wp 2000 door de bestuurders, of het medeplegen daarvan door Uber B.V. Hierbij merkt Uber B.V. reeds op dat de ILT in de beslissing op het bezwaar niet, of onvoldoende, op de onderbouwde stellingen van Uber International B.V. is ingegaan.¹

¹ Blijv. (niet limitatief) mrs. 4.4-4.5, 4.11, 6.5-6.15, 7.16-7.17 en 7.21, 7.24-7.25, 7.37, 8.8, 9.4 en 9.7 en 10.9 blijven (nagenoeg) onbesproken en de desbetreffende gronden, c.q. argumenten zijn dan ook niet weerlegd. De reactie in de beslissing op bezwaar op de argumenten die wel worden besproken zijn, zoals nader in de bodemprocedure aan de orde zal komen, onjuist.

De Brauw Blackstone Westbroek N.V. is gevestigd in Amsterdam en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27171912.

Alle diensten en (andere) werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met De Brauw Blackstone Westbroek N.V. Op de overeenkomst zijn de Algemene Voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank in Amsterdam en waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Kwaliteitsrekening notarissen ING Bank IBAN NL83INGB0693213876 BIC INGBNL2A.

Geen overtreding - specifiek

Daarnaast geldt specifiek dat bij de vermeende gevallen die in het voornemen worden genoemd niet tegen betaling is vervoerd; er is geen bedrag in rekening gebracht. Daarmee kan al geen sprake zijn van een overtreding van artikel 76 lid 1 Wp 2000, laat staan het medeplegen ervan.

Normadressaat

Uit het voornemen blijkt dat de ILT zich niet langer richt tot Uber International B.V. Dat is op zichzelf juist. De ILT verwijt echter Uber B.V. dat zij de last onder dwangsom die expliciet was gericht aan Uber International B.V. niet zou hebben nageleefd. Dit is onjuist en inconsistent. Daarmee is tevens onjuist de gedachte dat Uber B.V. dwangsommen zou kunnen hebben verbeurd ten aanzien van een last onder dwangsom die niet aan haar was opgelegd.

De onzorgvuldigheden ten aanzien van de adressering van de verschillende besluiten klemt te meer nu de ILT in het voornemen een aanzienlijke verhoging – een vervijfvoudiging per geval en een maximum dat is vertienvoudigd – heeft opgenomen omdat (volgens haar) de eerdere last onder dwangsom kennelijk onvoldoende prikkel heeft gegeven aan Uber B.V. Uber B.V. heeft echter nooit eerder een last onder dwangsom opgelegd gekregen en kan er dus geen sprake zijn van een grond tot verhoging.

Strijd met beleidsregels

Op de oplegging van lasten onder dwangsom zoals bedoeld in het voornemen zijn de Beleidsregels last onder dwangsom personenvervoer over de weg (Stb. 5005, nr. 251) van toepassing. Het daarin voorziene maximum bedraagt EUR 10.000 per overtreding, met een maximum van EUR 200.000. Het voornemen gaat ver voorbij die grenzen en overschrijdt deze geldende maxima met een factor 5.² Het voornemen verdraagt zich dan ook niet met de beleidsregels.

Nadere handhaving is prematuur en ondoelmatig

Los van het feit dat er geen grond bestaat tot oplegging van een last onder dwangsom (laat staan van deze omvang) is het opleggen van de voorgenomen last onder dwangsom ook prematuur. Zoals hiervoor aangegeven lopen juridische (bodem)procedures over de last onder dwangsom aan Uber International B.V. en de daaraan gerelateerde invorderingsbeschikkingen nog.

² Zelfs (veel) meer, indien men bedenkt dat als gevolg van jurisprudentie van het CBB (zie bijv. CBB 4 maart 2015, ECLI:NL:CBB:2015:85) tegenwoordig wordt uitgegaan van een maximum van EUR 40.000.

Over de vraag of sprake is van overtredingen (Uber B.V. betwist dit) heeft nog geen rechterlijke bodemuitspraak plaatsgevonden en die vermeende overtredingen staan allerminst in rechte vast. In dat licht is het passend om eerst die procedures deugdelijk af te wikkelen, alvorens eventuele nadere sancties op te leggen. Anders ontstaat ook een opstapeling van besluiten en procedures, wat ondoelmatig is.

Geen aanleiding tot opleggen last onder dwangsom

Verder geldt dat er geen aanleiding bestaat voor het opleggen van een last onder dwangsom aan Uber B.V. Zeer binnenkort zal de evaluatie van de Wp2000 worden gepubliceerd. Verder voert Uber B.V. constructieve gesprekken met diverse stakeholders over de voortzetting (op korte en lange termijn) van de dienst uberPOP, rekening houdend met alle betrokken belangen, waaronder die welke door de Wp2000 worden beschermd. Uber B.V. is van oordeel dat de aandacht op die gesprekken zou moeten worden gericht, in plaats van het op stringente wijze handhaven van verouderde wetgeving. Uber B.V. is en blijft graag bereid om met de ILT (nader) in gesprek te treden over hoe de betrokken belangen nader kunnen worden geborgd.

Constructieve oplossing

Uber B.V. zal zich constructief blijven inzetten om tot een oplossing te komen voor de korte termijn. We hebben hierover recent nog meerdere gesprekken gevoerd met beleidsmakers. Ook zien we publieke support van beleidsmakers, zoals minister Kamp die op Global Conference on Cyberspace vorige week in Den Haag aangaf dat wetgevingsprocessen versneld moeten worden en technologie niet jaren kan wachten totdat wetgeving is aangepast. Wij zijn ervan overtuigd dat het in ieders belang is om de huidige impasse te doorbreken en samen te werken aan een constructieve oplossing. We willen jullie verzoeken om met Uber in gesprek te gaan om te zoeken naar een mogelijkheid om uit de ontstane situatie te komen. In dat gesprek zullen wij verder toelichten hoe wij denken tot een oplossing te kunnen komen.

Gelet op het voorgaande verzoekt Uber B.V. de ILT om af te zien van de oplegging van een last onder dwangsom. Tot nadere toelichting of overleg is Uber B.V. graag bereid.

Hoogachtend,
De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

5.1.2e

U B E R

UBER B.V.

WUZZELSTRAAT 68
1017HL AMSTERDAM

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Email: 5.1.21@minienm.nl

Amsterdam, 22 mei 2015

Geachte staatssecretaris, beste mevrouw Mansveld,

Namens Uber heb ik met grote belangstelling uw brief van dinsdag 5 mei 2015 gelezen waarin u het taxibeleid evalueert en tevens uw visie geeft op taxivervoer in Nederland. Uw geambieerde eindbeeld is *"een markt die zelf de veiligheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van het taxivervoer voor de reiziger borgt"*. U kondigt een aantal maatregelen aan om de regeldruk voor de ondernemer te verminderen en de markt toegankelijker te maken voor nieuwe initiatieven.

Uber deelt deze ambitie om de taxiregels te moderniseren en waar mogelijk zelfs te schrappen, omdat technologische ontwikkelingen zowel de overheid als de markt in staat stellen waarborgen voor veiligheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid op moderne wijze te kunnen garanderen. Dit is ook in het belang van de reiziger.

Uit de eerdere gesprekken die wij met u en vertegenwoordigers van uw ministerie hebben gevoerd, bleek al duidelijk dat u nieuwe initiatieven op de taximarkt verwelkomt. Wij beschouwen uw brief als een welkome handreiking voor bedrijven - zoals de onze - die innovatie willen inzetten om personenvervoer beter, veiliger en goedkoper te maken.

Tijdens ons gesprek op 26 februari 2015 gaf u aan met ons in gesprek te willen blijven. Graag ga ik op die uitnodiging in en zou graag met u van gedachten willen wisselen over de specifieke invulling en uitwerking van de beleidsvoornemens. Graag verneem ik of u bereid en in de gelegenheid bent, en zie uit naar de voortzetting van een toekomstgerichte dialoog.

Met vriendelijke groet,

Niek van Leeuwen
General Manager Uber Benelux



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Uber BV
Vijzelstraat 68-78
1017 HL Amsterdam

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

☐ INKOMEND
☐ UITGAAND

Contactpersoon

5.1.2e

REG.NR.

010739 10.06.15 10.54

5.1.2e

minuut

Datum
1 juni 2015

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/108446

Getipt door / paraaf

5.1.2e / 5.1.2e

Vervolg op

Vergeleken door / paraaf

Rappeldatum
5 juni 2015

Verzonden door / paraaf

Verzenddatum
5 juni 2015

Ondertekening door / paraaf
Staatssecretaris

Verzendwijze

Medewerking van / paraaf

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

HBJZ - 5.1.2e

Na verzending retour aan

5.1.2e

Afschrift aan

Adres

Afgehandeld 4/6

5.1.2e

5.1.2e

afgehandeld 4/6

09/126

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Uber BV
t.a.v. de heer Van Leeuwen
Vijzelstraat 68
1017 HL Amsterdam

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

T 070-
F 070- 5.1.2e

Ons kenmerk
IENM/BSK-2015/108446

Datum 24 JUNI 2015
Betreft Reactie Evaluatie Taxibeleid

Geachte heer Van Leeuwen,

Dank voor uw brief van 22 mei 2015 waarin u reageert op de evaluatie van het taxibeleid. U schrijft dat u graag met mij van gedachten wilt wisselen over de specifieke invulling en uitwerking van de beleidsvoornemens. In deze brief wil ik daar graag op reageren.

Zorgvuldige en tijdige vertaling van de voornemens in regelgeving is van 5.1.2e belang om ruimte te bieden voor nieuwe toetreders en innovaties. Tegelijkertijd wordt daarmee de regeldruk verlaagd. In deze fase van uitwerking van de beleidsvoornemens is het nuttig als u hierover met de directeur Openbaar Vervoer en Spoor spreekt. Na het zomerreces sta ik u graag zelf te woord. U kunt hiervoor contact opnemen met het ministerie.

Zoals u bekend, is voor de dienst UberPOP binnen de huidige taxiregels, ook na de aangekondigde aanpassing ervan, geen ruimte. Het voornemen van Uber om alle UberPOP chauffeurs van een chauffeurskaart te voorzien, zie ik als een eerste stap in de goede richting. Maar ook na deze stap blijft de dienst UberPOP illegaal. De taxidienst UberPOP moet aan dezelfde regels voldoen als andere taxidiensten. Ruimte voor innovatie mag niet ten koste gaan van het gelijke speelveld op de taximarkt. Ik ga graag met u in gesprek over uw visie op de aangekondigde aanpassing van de taxiregels binnen de kaders die ik hierover heb geschetst.

Hoogachtend,

5.1.2e



Staatssecretaris

INKOMEND
UITGAAND

REG.NR.

BSK-2015/109795
108446

010946 18.06.15 11:08

beslisnota

Antwoordbrief Uber – Reactie op Evaluatie Taxibeleid

5.1.2e

18/6/15
getekend

Inleiding

Op 22 mei ontving u een brief van Uber, ondertekend door de heer Van Leeuwen (zie bijlage). Hierin doet hij het verzoek een afspraak in te plannen. Hij geeft aan met veel interesse de Kamerbrief over de Evaluatie Taxibeleid te hebben gelezen. Hij beschouwt de brief als een handreiking naar Uber en gaat graag met u in gesprek over de specifieke invulling en uitwerking van de beleidsvoornemens. In de bijlage vindt u een conceptreactie op dit verzoek van Uber.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u de conceptreactie te versturen.

Argumentatie

De antwoordbrief gaat in op de volgende elementen:

- Uber wil een gesprek over de invulling van de beleidsvoornemens. Daarom is in het antwoord voorgesteld een afspraak met 5.1.2e in te plannen. Het is dus niet noodzakelijk om persoonlijk in gesprek te gaan met Uber.
- Het wordt buiten twijfel gesteld dat er voor UberPOP binnen de huidige regels geen ruimte is. Inhoudelijk zal er in de gesprekken niet op de dienst UberPOP worden ingegaan. Dit antwoord is afgestemd met HBJZ.

5.1.2e

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Regionale Samenwerking
en Lange ter
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

154

M 5.1.2e

5.1.2e @minienm.nl

Datum

2 juni 2015

Kenmerk

IenM/BSK-2015/109795

Bijlage(n)

2

paraaf

paraaf

paraaf

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

) - DBO

Van: 5.1.2e) - BSK
Verzonden: maandag 8 juni 2015 17:37
Aan: 5.1.2e) - DBO
CC: 5.1.2e - DGB
Onderwerp: FW: Antwoord brief Uber

Beste 5.1.2e,

Ik kreeg van 5.1.2e de vraag om akkoord HBJZ voor het antwoord op de brief van Uber.
Bij deze.

Gr.
5.1.2e

Van: 5.1.2e) - HBJZ
Verzonden: donderdag 4 juni 2015 10:30
Aan: 5.1.2e) - BSK
Onderwerp: RE: Antwoord brief Uber

Ha 5.1.2e,
Lijkt mij een verantwoorde tekst. Bij deze akkoord HBJZ.
Groeten, 5.1.2e

Van: 5.1.2e) - BSK
Verzonden: woensdag 3 juni 2015 16:28
Aan: 5.1.2e) - HBJZ
Onderwerp: Antwoord brief Uber

Ha 5.1.2e,

Aangehecht een nota, de brief van Uber en het daarop. Deze leggen we graag aan Staatssecretaris voor incl medeparaaf HBJZ.
Passage van toepassing op HBJZ staat met name aan het eind van de brief. Hier wordt standpunt ingenomen t.o.v. UberPOP.

Hoor graag van je.

Gr.
5.1.2e

Van: 5.1.2e) - BSK
Verzonden: dinsdag 16 juni 2015 9:59
Aan: 5.1.2e) - DGB
Onderwerp: FW: brief aan Uber

Van: 5.1.2e) - BSK
Verzonden: dinsdag 16 juni 2015 9:51
Aan: 5.1.2e) - BSK
Onderwerp: brief aan Uber

Dag 5.1.2e ,

De staatssecretaris wil graag de brief aan Uber aangepast hebben. Ze heeft me mondeling de volgende punten meegegeven:

5.1.2i

Voor een toelichting weet je me te vinden. Hardcopy stuur ik via stukkenstroom terug.

Groeten

5.1.2e

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Bestuursondersteuning
Ambtelijk secretaris van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

5.1.2e

5.1.2e minienm.nl

U B E R

UBER NETHERLANDS B.V.

VIJZELSTRAAT 66
1017HL AMSTERDAM

Ministerie van Economische Zaken, Minister Economische Zaken
T.a.v. de heer H.G.J. Kamp
Postbus 20401
2500 EK Den Haag
Email: 5.1.2e@dmineez.nl

22 september 2015

Betreft: Innovatiekader Right-to-Challenge

Excellentie, Geachte heer Kamp,

De Nederlandse overheid investeert veel in een goed klimaat voor innovatieve bedrijven. Dit heeft er onder andere toe geleid dat Uber zijn internationale hoofdkantoor in Amsterdam heeft gevestigd. Uber waardeert in het bijzonder het beleid van de Nederlandse overheid op het gebied van innovatie. Op 20 juli 2015 informeerde u de Tweede Kamer over dit beleid middels de brief 'Ruimte voor vernieuwing door toekomstbestendige wet- en regelgeving'. In uw brief besteedt u ook aandacht aan de opkomst van digitale platformen, zoals Uber, die nieuwe vormen van dienstverlening en consumptie faciliteren.

In uw brief gaat u specifiek in op een innovatiebevorderend instrument, door u aangeduid als 'Right-to-Challenge' (RTC), en de expliciete rol die de overheid heeft om meer op basis van doelregulering ruimte te blijven bieden voor innovatie. Deze RTC, waarbij partijen die ergens een volwaardig alternatief tegenover kunnen plaatsen de mogelijkheid krijgen om dit ook uit te voeren, heeft onze bijzondere belangstelling.

Door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) wordt momenteel gewerkt aan het creëren van experimenteerruimte voor taxivervoer. In deze experimenten wordt op alternatieve wijze invulling gegeven aan de eisen op het gebied veiligheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid. Uber waardeert de inzet van het ministerie van IenM om de regelgeving voor personenvervoer te moderniseren en heeft een voorstel gedaan voor een experiment waarbij publieke belangen worden gewaarborgd met behulp van innovatieve oplossingen. Wij zijn ervan overtuigd hiermee aan te tonen dat moderne technieken een verbetering van het deur-tot-deur vervoer niet alleen mogelijk maken, maar ook zorgen voor meer transparantie, lagere kosten voor chauffeurs en lagere prijzen voor de gebruiker.

Uber wil de komende jaren verder investeren in het verbeteren van het personenvervoer in Nederland. Hierin speelt de beleidsmatige ruimte voor innovaties een sleutelrol. Wij realiseren ons dat vooral de snelheid van de technologische ontwikkelingen zorgt voor een uitdaging voor beleidsmakers. Niettemin zien wij dat de Nederlandse overheid hier constructief naar kijkt en zoekende is naar kaders waarmee meer ruimte komt voor innovaties, zonder in te boeten op de waarborgen die momenteel specifiek in wet- en regelgeving zijn verankerd. Uber wil graag een bijdrage leveren aan deze zoektocht. Wij

willen graag de mogelijkheden verkennen door op basis van een actuele casus te komen tot een werkbaar kader dat door de overheid breed kan worden gebruikt bij het beoordelen van nieuwe innovatieve oplossingen.

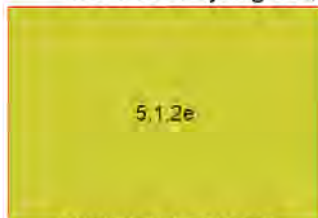
Een concrete casus om in de praktijk ervaring op te doen met het RTC-principe zien wij bijvoorbeeld in het geven van ruimte voor alternatieven voor de huidige Boordcomputer Taxi (BCT). Aan de invoering van de BCT lag een rapport uit 1996 ten grondslag "Op weg naar een klantgerichte taximarkt", waarin werd aangegeven dat een boordcomputer moet worden verplicht om administratieve procedures te vereenvoudigen, inspecties te verbeteren en vooral fraude te voorkomen en transparantie naar de gebruiker te bewerkstelligen. In 2009 werd deze via de Wet Personenvervoer 2000 wettelijk verplicht gesteld. Dat was twee jaar na de introductie van de iPhone en één jaar na de introductie van de Android smartphone. Er waren slechts 30 miljoen smartphones verkocht wereldwijd tegen 1,2 miljard in 2014. In die tijd was nog niet te overzien wat met de techniek van vandaag de dag allemaal mogelijk is.

Uber is ervan overtuigd dat de huidige applicatie volledig invulling kan geven aan de doelen die geformuleerd zijn met betrekking tot de BCT. Bij de applicatie die door Uber is ontwikkeld staan gemak en transparantie centraal voor taxiondernemers, gebruikers én handhavers. Niet alleen de ritgegevens van een gebruiker, ook de kwaliteitsbeoordelingen, kosten, inkomsten voor de bestuurders, rijtijden, etc. worden geregistreerd. Op deze manier is het onmogelijk om ongeregistreerd personenvervoer te verrichten. Ondanks dat de applicatie van Uber voldoet aan de doelstellingen van beleid en regelgeving, staan de specifieke vereisten zoals omschreven in de BCT-regelgeving de toepassing hiervan in de weg. Bestuurders die gebruik willen maken van deze bewezen en laagdrempelige techniek worden daardoor belemmerd om op de Nederlandse markt te opereren.

Het spreekt voor zich dat wij over dit idee ook in contact zijn met het ministerie van IenM. Maar graag spreken wij hierover ook met uw ministerie over de mogelijkheden om het RTC-principe te concretiseren. Inzichten die hieruit naar voren komen kunnen immers bijdragen aan een analysekader en bredere toepassing van het right-to-challenge principe door de Nederlandse overheid. Graag verneem ik een reactie op bovenstaand idee.

Een kopie van deze brief sturen wij aan de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Met vriendelijke groet,



Niek van Leeuwen

To: 5.1.2e) - BSK[5.1.2e @minienm.nl]
Cc: Niek Van Leeuwen[5.1.2e@uber.com]
From: 5.1.2e
Sent: Thur 10/15/2015 7:25:03 PM
Subject: Re: Experimenteerruimte taxi
Received: Thur 10/15/2015 7:25:03 PM

Beste 5.1.2e,

Zoals gezegd zijn we graag bereid om met het ministerie te kijken naar de nadere invulling van een experiment. Het doel van het experiment is het bieden van een beter deur-tot-deur reis waarbij reizigers gebruik kunnen maken van laagdrempelig vervoer. Hiervoor is het belangrijk dat de markt voor personenvervoer toegankelijker wordt voor bestuurders, met dezelfde waarborgen voor veiligheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid. Een toename van het aantal bestuurders zal immers leiden tot lagere aanrijtijden, meer ritten per uur, hogere omzetten voor bestuurders en lagere tarieven voor reizigers. Op die manier kan een betere aansluiting gerealiseerd worden op het OV.

De Tweede Kamer gaf expliciet aan dat de sector de mogelijkheid moet krijgen om in experimenten veiligheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid zelf te waarborgen.

Om die betere en betaalbare deur-tot-deur reis te kunnen bieden ziet Uber drie knelpunten die zorgen voor overbodige lasten voor chauffeurs en daarmee dus een laagdrempelig vervoer onmogelijk maken. Het betreft:

- 1) de boordcomputer Taxi,
- 2) de ondernemersvergunning en
- 3) de verplichte blauwe kentekenplaat

Wij constateren dat het mogelijk is om voor al deze punten in een experiment waarborgen te bieden die ervoor zorgen dat de reiziger altijd kan rekenen op een veilige, betrouwbare en betaalbare reis. Daarnaast stellen wij voor om in een dergelijk experiment afspraken te maken over monitoring door een externe partij. Het zou zonde zijn om in een experiment geen aandacht te besteden aan een alternatieve invulling van de Boordcomputer Taxi en van de ondernemersvergunning terwijl de huidige ontwikkelingen dat juist wel mogelijk maken.

Graag spreken wij met jullie verder over de wijze waarop we een integraal experiment kunnen vormgeven waarmee we in een beperkt gebied en met een beperkte groep bestuurders een betaalbare deur-tot-deur reis kunnen bieden.

Met vriendelijke groet,
Namens Uber

5.1.2e

Op 8 oktober 2015 09:28 schreef 5.1.2e) - BSK

< 5.1.2e @minienm.nl>:

> Hallo Niek,

>

>

>

> Prima, ik wacht zijn reactie af.

>

>

>

> Groet,

>

> 5.1.2e

>

>

>

>

> Van: Niek van Leeuwen [mailto:5.1.2e@uber.com]
> Verzonden: donderdag 8 oktober 2015 9:28
> Aan: 5.1.2e; 5.1.2e) - BSK
> Onderwerp: Re: Experimenteerruimte taxi

> Beste 5.1.2e,

> Dank voor je mail. Ik heb 5.1.2e toegevoegd. Hij zal er bij jou op terug komen. Het lijkt me ook het makkelijkste als jij direct met hem contact hebt.

> Groet, Niek

> Op do 8 okt. 2015 om 09:19 schreef 5.1.2e) - BSK
> <5.1.2e@minienm.nl>

> Beste Niek,

> In augustus hebben we contact gehad over jullie idee ten behoeve van de inrichting van de experimenteerruimte taxi.

> We hebben alle ideeën bekeken en gaan het idee van een experiment met blauwe kentekens verder onderzoeken. Hierbij blijven alle overige eisen voor taxivervoer van kracht, inclusief de voertuigkeuring. Het schrappen van blauwe kentekens maakte onderdeel van het idee van Uber. Zoals telefonisch aangegeven willen we jullie vragen het ingediende idee op dit onderdeel nader in te vullen om te komen tot een goede, beheersbare en controleerbare inrichting van een dergelijk experiment.

> Ik verzoek jullie hierbij aandacht te besteden aan de volgende aspecten:

> · Doel en nut van het experiment. Wat zou het experiment moeten opleveren, ook bij een landelijke uitrol?

> · De blauwe kentekens zijn ingevoerd ten behoeve van herkenbaarheid voor reiziger en handhavende instanties? Op welke wijze voorziet het experiment in een alternatief hiervoor?

> · Hoe ziet een dergelijk experiment er uit, zowel in omvang, looptijd als randvoorwaarden, zowel voor een ondernemer als chauffeur?

> · Op welke wijze blijft het experiment controleerbaar en beheersbaar door de indiener, Ministerie en ILT?

> · Op welke wijze wordt voorzien in objectieve en betrouwbare monitorings- en evaluatiemogelijkheden?

> · Hoe eindigt het experiment?

> Mag ik jullie vragen binnen een week een concrete invulling van een dergelijk experiment met ons te delen? Dit kunnen wij dan benutten in het vormgeven van het uiteindelijke kader.

> Bij voorbaat dank.

To: [5.1.2e] - DGB[[5.1.2e]@minienm.nl]; [5.1.2e] - BSK[[5.1.2e]@minienm.nl]; [5.1.2e]
[5.1.2e] - DGB[[5.1.2e]@minienm.nl]
From: [5.1.2e] - DGB
Sent: Mon 11/16/2015 9:23:25 AM
Subject: FW: terugkoppeling Uber
Received: Mon 11/16/2015 9:23:25 AM
[Gescand vanaf een multifunctioneel apparaat.pdf](#)

Dames en heer, hierbij in vertrouwen de terugkoppeling van [5.1.2e] over gesprek Uber/Neelie Kroes bij EZ. Naar mijn oordeel heeft [5.1.2e] goed de randvoorwaarden weergegeven: pak de ruimte, wees betrouwbaar, iedereen wordt gelijk behandeld, en BCt is een gegeven. Uber heeft aangegeven met POP te stoppen.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu | Directoraat-Generaal Bereikbaarheid | Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1 | Postbus 20904 | 2500 EX Den Haag | Nederland | Tel. +31 [5.1.2e] / +31 70 [5.1.2e]
E-mail: [5.1.2e]@minienm.nl | Internet: www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [5.1.2e] - DBO Namens [5.1.2e] - BSK
Verzonden: vrijdag 13 november 2015 16:15
Aan: [5.1.2e] - DGB
Onderwerp: terugkoppeling Uber

Gr. [5.1.2e]



5.1.2e

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. OV en Stations
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

M +31(0)6-

5.1.2e

5.1.2e

@minienm.

minuut

Gesprek Neelle Kroes en Uber bij EZ

Getipt door / paraaf

5.1.2e

5.1.2e

Vervolg op

Datum

11 november 2015

Ons kenmerk

IenM./BSK-2015/225527

Vergeleken door / paraaf

Rappeldatum

11 november 2015

Bijlage

email EZ

Verzonden door / paraaf

Verzenddatum

11 november 2015

Ondertekening door / paraaf

Verzendwijze

Medewerking van / paraaf

5.1.2e

5.1.2e

Na verzending retour aan

5.1.2e

5.1.2e

Afschrift aan

Adres

het was 'n keer en
niet is / stevig
gesprek (i)

gesprek: (niet een andere communicatie / alleen een eigen kennis / geluid)

- Uber constateert dat zij de situatie in West Europa niet helemaal goed hebben ingeschat
- Uber stopt met Uber-pop
- Uber vraagt om meer ruimte
- Ik heb gezegd:
 - * zorg dat je een betrouwbare partij wordt in Nederland
 - * hup naar de (experimenteren) ruimte die wij (geen) bieden
 - * Uber krijgt net zoveel ruimte als andere partijen
 - * de bak is gegeven; wordt wel geëvalueerd
 - * welkom op de Red market; wij houden van 'competitie' en van slimme plannings

(als jullie nog andere commerciële belichting willen hebben hoor ik het graag)



5.1.2e

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. OV en Stations
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

M +31(0)6- 5.1.2e
5.1.2e i@minienm.
nl

nota

Gesprek Neelie Kroes en Uber bij EZ

Aanleiding

Vrijdag 13 november (12-13 bij EZ) spreken Neelie Kroes en een topman van Uber met 5.1.2e bij minEZ. Vermoedelijk is de Uber topman dhr. Mark MacGann, hoofd public policy, Europa, Midden-Oosten en Afrika. Vanwege de verantwoordelijkheid van IenM voor het taxibeleid en politieke gevoeligheid van het taxidossier, in het bijzonder de positie van Uber, is het raadzaam dat IenM aansluit. DG 5.1.2e geeft zelf in bijgevoegde email aan graag de verantwoordelijk DG IenM aan tafel te willen hebben.

Doel nota

Doel van deze nota is u te informeren over het taxibeleid. U vindt de informatie in de hiërarcher opgenomen toelichting. Overigens is niet duidelijk waar het gesprek over zal gaan, behalve over een doorbraak die Uber aankondigt (zie email in bijlage).

Advies voor gesprek

IenM wordt door Uber, en ook EZ, vaak in de verdediging gebracht. Het beeld is ontstaan dat de taximarkt zwaar is gereguleerd en innovaties worden belemmerd. U wordt geadviseerd aan te geven dat het taxibeleid juist volop ruimte biedt voor innovatieve ontwikkelingen zoals platformen als Uber. Uberdiensten als -Black, -Lux en -X zijn allemaal mogelijk. Concurrentie is goed en welkom.

Aandachtspunten

De Kamerbrief over de invulling van de experimenteerruimte door IenM en de vereenvoudiging van de taxiregelgeving per 1/1/2016 moet nog worden bekrachtigd door de staatssecretaris.

Het OM is bezig met een strafrechtelijk onderzoek naar Uber. Naar verwachting wordt dit onderzoek aan het eind van het jaar afgerond.

Kernpunten

- IenM doet al heel veel in het kader van innovatie voor de taxisector.
 - Vereenvoudiging regelgeving;
 - Experimenteerruimte;
- IenM experimenteert niet met de boordcomputer taxi (BCT). De BCT is het belangrijkste struikelblok voor Uber.

5.1.2e



Toelichting

Taxibeleid

Het doel is om de reeds bestaande ruimte in de taxiregelgeving verder te vergroten om uiteindelijk te komen tot een minder geregleerde markt. Een markt die zelf de reizigersbelangen behartigt. De ruimte binnen de regelgeving wordt per 1/1/2016 vergroot door het vereenvoudigen van de taxiregelgeving. Digitale alternatieven krijgen de ruimte en belemmeringen worden weggenomen.

Het doel van IenM is om op verantwoorde wijze verder te gaan. Hiertoe dient onder andere de experimenteerruimte. Aangrijpingspunt is het belang van de reiziger. Dit belang moet blijvend worden geborgd en kan niet zomaar in alle gevallen door de markt worden overgenomen. De reiziger moet kunnen blijven rekenen op veilig, betrouwbaar en betaalbaar taxivervoer.

Uber ziet in de door IenM geboden experimenteerruimte én de door minEZ bepleitte modernisering van regelgeving, een kans om de illegale dienst UberPOP of varianten daarop te legaliseren. Belangrijkste struikelblok voor Uber is de BCT. Via EZ bepleit Uber het Uberplatform als gelijkwaardig alternatief voor de BCT te erkennen.

IenM standpunt BCT

- IenM standpunt is dat er niet wordt geëxperimenteerd met de BCT.
- De BCT is een instrument om de arbeids- en rusttijden te registreren en om daar toezicht op te houden.
- Vooral nog is er geen beter alternatief dan de BCT voor dit doel.
- De BCT is namelijk beveiligd volgens de daartoe geldende normen voor communicatie tussen overheid en burger.
- De betrouwbaarheid van de BCT staat daarmee buiten twijfel.
- Dat is noodzakelijk in verband met mogelijke juridische procedures in het handhavingstraject.

Gebaseerd op de BCT Kamerbrief van 20 oktober 2015:

- Momenteel bevindt de BCT zich in een traject van verbetering. Daarvoor moeten alle BCT's uiterlijk 1 juli 2016 van een update worden voorzien. Daarna volgt een evaluatie.
- Aanpassing van de BCT plicht gedurende dit traject getuigt van onbehoorlijk bestuur en zal leiden tot forse schadeclaims uit de sector.
- Voor de taxiondernemers en de BCT fabrikanten is voor het slagen van het traject verder van belang dat er duidelijkheid, rust en zorgvuldigheid wordt betracht.
- Overigens is de BCT markt een open markt. Een ieder is welkom om aan de functionele eisen van de BCT te voldoen en een BCT aan te bieden.

Positie EZ en BCT

EZ wil dat IenM meer ruimte biedt aan mogelijke alternatieven voor de BCT. Met dat doel wil EZ ook de Kamerbrief over de invulling van de experimenteerruimte in zien en eventueel aanpassen. Of EZ daartoe de gelegenheid wordt geboden is een vraag die expliciet aan de staatssecretaris voorligt.

Experimenteerruimte

Het doel van de experimenteerruimte is het wegnemen van belemmeringen in de regelgeving met als doel mobiliteit van de reiziger te vergroten. De uitvraag naar

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. OV en Stations
5.1.26

Datum

11 november 2015

Ons kenmerk

IenM./BSK-2015/225527



ideeën voor experimenten aan gemeenten (waaronder de G4), provincies, sector en belangenorganisaties heeft 37 ideeën opgeleverd. Opvallend aan de ingediende ideeën is dat het gros ervan uitvoerbaar is binnen de bestaande taxi- en OV regelgeving. Uber heeft vertrouwelijk een idee ingediend. Dit idee voorziet in het loslaten van de BCT verplichting.

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. OV en Stations

Datum
11 november 2015

Ons kenmerk
IenM./BSK-2015/225527

Uit de ingediende ideeën zijn twee experimenten af te leiden. Een experiment met gele kentekens waarbij wordt afgeweken van de taxiregelgeving. En een experiment met vrijwilligersvervoer waarvoor regelgeving wordt gewijzigd. Beide experimenten kunnen bijdragen aan verbetering van de mobiliteit voor de reiziger en zullen op korte termijn starten. Daarnaast wordt een dialoog gestart met regionale overheden en de sector om de kansen en mogelijkheden binnen de bestaande taxi- en OV regelgeving beter te benutten. Ook kunnen nieuwe ideeën worden ingediend. Met dit doel wordt een website gelanceerd.

UberPOP

UberPOP voldoet niet aan alle taxiregels; deze regels gelden onverkort voor alle aanbieders. UberPOP verstoort daarmee het level playing field in de taximarkt. Dit heeft tot het nodige rumoer in de taxiwereld geleid. UberPOP voldoet bijvoorbeeld niet aan de plicht voor: ondernemersvergunning, blauwe kenteken, taxikeuring, taxameter, chauffeurskaart, tariefkaart en BCT. UberPOP is verboden in bijvoorbeeld Duitsland, Frankrijk, Spanje en België. Uber heeft de dienst in deze landen uit de lucht gehaald. Echter niet in Nederland. In Nederland wordt UberPOP nog steeds aangeboden. Het OM is een strafrechtelijk onderzoek naar Uber gestart. Eind dit jaar wordt het onderzoek afgerond.

geen tek

ik

Over Mark MacGann

Uber is in februari 2015 op gesprek geweest bij staatssecretaris Mansveld. Daarna is op in maart 2015 een brief ontvangen van dhr. Mark MacGann waarin een voorstel werd gedaan om de WP2000 te wijzigen om UberPOP mogelijk te maken. De uitgewerkte tekst hiervoor werd per email ontvangen. Dhr. MacGann is toen niet ontvangen omdat Uber met geen nieuwe inzichten kwam en het eerst aan de Kamer was om zich uit te spreken over het taxibeleid en de toekomst daarvan.



Staatssecretaris

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. OV en Stations
Plesmanweg 1-6
Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e
M. +31(5.1.2e
5.1.2e@minienm.
nl

Datum

23 november 2015

Kenmerk

IenM/BSK-2015/234755

beslisnota

Advies over verzoek om gesprek met en uitnodiging
bedrijfsbezoek bij Uber

Inleiding

U heeft twee emails ontvangen van dhr. Niek van Leeuwen, directeur Uber Benelux.

- 10 november, met verzoek om een kennismakingsgesprek (bij voorkeur in 2015);
- 18 november, met verzoek om bedrijfsbezoek te brengen aan Uber.

Geadviseerd besluit

- In te gaan op een kennismakingsgesprek op een nader te bepalen moment in 2016;
- Niet in te gaan op een bedrijfsbezoek. Dit kan eventueel ná het kennismakingsgesprek;
- Bijgevoegde antwoordbrief te ondertekenen.

Beslistermijn

In 2015.

Argumentatie

IenM heeft zich altijd bereid getoond in gesprek te gaan met Uber. Zowel politiek als ambtelijk. De timing van gesprekken worden altijd zorgvuldig afgewogen tegen de (politieke) actualiteit. Relevant op dit moment is het feit dat Uber is gestopt met de illegale dienst UberPOP. Dit maakt Uber een meer betrouwbare gesprekspartner. Uber is echter onderwerp van een strafrechtelijk onderzoek. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de opsporingsdienst van de ILT en naar verwachting eind dit jaar afgerond. De resultaten van het onderzoek worden dan overgedragen aan het OM. Het advies om het kennismakingsgesprek op een later moment in 2016 te laten plaats vinden houdt hier rekening mee. Dit is mede op advies van de ILT. De ILT vreest dat een dergelijk gesprek het strafrechtelijk onderzoek negatief beïnvloedt.

Met Uber is daarnaast uitgebreid op ambtelijk niveau gesproken over de acties die voortvloeien uit de Kamerbrief van 5 mei 2015 over de evaluatie van het taxibeleid. In het bijzonder de invulling van de experimenteerruimte. Ten behoeve hiervan had Uber een vertrouwelijk idee voor een experiment ingediend. Dit idee van Uber, dat voorzag in het loslaten van de blauwe kenteken én de BCT, is uitgebreid besproken en afgewezen. Een kennismakingsgesprek biedt Uber opnieuw de gelegenheid om op dit idee in te gaan zonder dat het nieuwe informatie oplevert. Het verdient de voorkeur om eerst de Kamerbrief over de experimenteerruimte naar de Kamer te sturen en hierover met de Kamer in debat te gaan. NB: deze brief ontvangt u op korte termijn. Het AO waar deze brief op de agenda zal staan, moet nog gepland worden (januari of februari).

5.1.2e



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Uber
De heer N. van Leeuwen
Barbara Strozziilaan 101
1083 HN Amsterdam

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. OV en Stations
Plesmanweg 1-6
Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

M +31(0)6- 5.1.2e
5.1.2e @minienm.nl

Ons kenmerk
IenM/BSK-2015/235019

minuut

verzoek om kennismakingsgesprek en bedrijfsbezoek

Getipt door / paraaf	Vervolg op
Vergeleken door / paraaf	Rappeldatum 24 november 2015
Verzonden door / paraaf	Verzenddatum 24 november 2015
Ondertekening door / paraaf	Verzendwijze
Medewerking van / paraaf	Na verzending retour aan
Afschrift aan	Adres



> Retouradres

Uber
De heer N. van Leeuwen
Barbara Strozziilaan 101
1083 HN Amsterdam

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. OV en Stations
Plesmanweg 1-6
Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

M +31(0)6

5.1.2e

5.1.2e@minienm.nl

Ons kenmerk

IenM/BSK-2015/235019

Datum

Betreft

verzoek om kennismakingsgesprek
en bedrijfsbezoek

Geachte heer Van Leeuwen,

Ik heb uw e-mailberichten van 10 en 18 november in goede orde ontvangen. Bij mail van 10 november verzoekt u om een kennismakingsgesprek, bij voorkeur in 2015. Bij mail van 18 november kondigt u aan te stoppen met het aanbieden van de dienst UberPOP en nodigt u mij uit voor een bedrijfsbezoek aan Uber.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu staat open voor ideeën die de mobiliteit van de burger bevorderen. De bestaande regelgeving biedt waarborgen voor de reiziger en maakt tegelijkertijd innovatie mogelijk met zo min mogelijk eisen aan de ondernemer, chauffeur en voertuig.

Momenteel loopt een proces om de regelgeving verder te vereenvoudigen. Naar verwachting zal die vereenvoudiging per 1 januari 2016 in werking treden. Bovendien wordt begin 2016 invulling gegeven aan de aangekondigde experimenteerruimte.

Ik stel voor deze ontwikkelingen af te wachten en zal begin 2016 contact met u opnemen voor het inplannen van een gesprek. Tijdens dit gesprek kan tevens het verzoek om een bedrijfsbezoek worden besproken.

Met vriendelijke groet,

DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

5.1.2e

To: [redacted] - DGB[redacted]@minienm.nl]
From: [redacted] - DGB[redacted]@minienm.nl]
Sent: Fri 2/19/2016 4:38:15 PM
Subject: FW: gesprek met Uber
Received: Fri 2/19/2016 4:38:15 PM

Ha [redacted],
Nieuwe ontwikkeling...
Heel recent, toen we elkaar spraken deze week wist ik hier nog niet van.
Ik hou je op de hoogte van een eventuele reactie!
Gr. [redacted]

[redacted]

.....
Koningskade 4 | Kamer flexplek 8e etage
Postbus 90653 | 2509 LR | Den Haag
.....

T [redacted]

[redacted] - ILT **Namens** [redacted] - ILT

Verzonden: vrijdag 19 februari 2016 16:31

Aan: [redacted] - DBO

CC: [redacted] - ILT; [redacted] - DBO

Onderwerp: gesprek met Uber

Beste [redacted],

Op maandag 29 februari heb je een kennismakingsgesprek met Uber.

Dit is eerder al uitgesteld, in afwachting van afronding van de strafrechtzaak van het OM tegen Uber wegens overtredingen met UberPOP.

Op dit moment is het Openbaar Ministerie nog steeds in onderhandeling met Uber B.V. met betrekking tot de afdoening van deze zaak. Het OM heeft ons laten weten in jouw gesprek met Uber B.V. een afbreukrisico te zien vanwege mogelijke doorkruising van deze onderhandelingen.

Het lijkt mij daarom beter het gesprek nogmaals uit te stellen tot de zaak met het OM rond is.

Ter achtergrond: Het betreft afronding van het strafrechtelijk onderzoek naar de dienst UberPOP, op 22 mei 2015 gestart door de Inlichtingen- en Opsporingdienst van de ILT (ILT-IOD). UberPOP werd mogelijk gemaakt door verschillende in Nederland gevestigde rechtspersonen. Uber B.V. en daaraan gelieerde rechtspersonen worden verdacht inzake artikel 140 van het wetboek van strafrecht (deelname criminele organisatie) en de Wet personenvervoer 2000.

Hartelijke groet,

[redacted]

Staatssecretaris

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. OV en Stations
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e

M +31(0)6- 5.1.2e
5.1.2e@minienm.
nl

Datum

23 februari 2016

Kenmerk

IenM/BSK-2015/249005

Bijlage(n)

2

gespreksnota

Kennismakingsgesprek met dhr. Niek van Leeuwen,
CEO Uber Nederland (maandag 29 feb. om 14.30)

Advies om gesprek door te laten gaan

U heeft op vrijdag 19 februari per email het advies van de IG Bos ontvangen om het gesprek met Uber weer uit te stellen (zie bijlage). Eerder, op 14 december jl., was het strafrechtelijk onderzoek nog niet afgerond. Op dit moment wordt er onderhandeld tussen Uber en het OM over de afhandeling van het strafrechtelijk onderzoek. Wederom vrezen het OM en de ILT dat een gesprek tussen u en Uber van negatieve invloed is op de kwestie.

Ik begrijp het advies van de ILT maar ik acht een gesprek toch mogelijk: de illegale dienst UberPOP is gestopt, Uber levert ook andere legale taxidiensten en het gaat 'slechts' om een kennismakingsgesprek. Bovendien is MP Rutte recentelijk op bezoek geweest bij Uber in de VS. Tegen deze achtergrond is de optie om weer uit te stellen, zonder zicht op wanneer het gesprek wel kan plaats vinden, niet wenselijk.

Voorafgaand aan het gesprek zal Uber op de hoogte worden gesteld van het feit dat het gesprek: zich beperkt tot kennismaking; inhoudelijk niet ingaat op UberPOP en de lopende onderhandelingen tussen Uber en het OM, of in die onderhandelingen door Uber mag worden gebruikt. Wat betreft het laatste: het is bekend dat Uber de gesprekken die het voert met bijvoorbeeld IenM, gebruikt om wetsovertredingen te bagatelliseren of 'goed te praten'.

Aanleiding kennismakingsgesprek

Aanleiding is het verzoek per email van dhr. Niek van Leeuwen voor een kennismakingsgesprek (zie bijlage). Uber is van bijzonder belang voor het taxibeleid. 5.1.2e OVS, is voor ondersteuning bij het gesprek. In de toelichting bij deze gespreksnota is informatie over het taxibeleid opgenomen.

Resultaten

- Vermijden dat een experiment met de boordcomputer taxi (BCT) wordt toegezegd.

- Uitdragen dat met de opkomst van apps in taxivervoer (mede dankzij Uber) er volop wordt geconcentreerd om de gunst van de reiziger.

Uw bijdrage

- De illegale dienst van Uber, UberPOP, is in november 2015 uit de lucht gehaald. U kunt aangeven dat dat een goede ontwikkeling is. Alle aanbieders van taxivervoer moeten zich aan de regels houden. Oneerlijke concurrentie is niet gewenst.
- Volgens Uber is de taximarkt zwaar gereguleerd en worden innovaties belemmerd. U kunt aangeven dat de regelgeving juist volop ruimte laat. Uber als platform wordt bijvoorbeeld geen strobreed in de weg gelegd. De regelgeving stelt slechts minimale eisen ter bescherming van de reiziger.
- U kunt aangeven dat u per 1 januari 2016 de regelgeving hebt gewijzigd. Digitale alternatieven om aan taxiregels te voldoen worden daardoor bijvoorbeeld mogelijk.
- Daarnaast kunt u aangeven dat u experimenten wil steunen die bijdragen aan verbetering van de mobiliteit van de reiziger en kunnen rekenen op draagvlak. U bent hierover actief in gesprek met regionale overheden en sector. Hiervoor is een kennisplatform ingericht.
- Uber wil een experiment met de BCT (in combinatie met gele kentekenplaten); de Uber-app zou de BCT kunnen vervangen volgens Uber. U kunt in reactie hierop aangeven dat met de BCT niet wordt geëxperimenteerd. Dit heeft u ook met de Tweede Kamer afgesproken tijdens het AO op 2 februari jl.
- U kunt aangeven dat tijdens de evaluatie van de BCT (start 1 juli 2016) ook zal worden gekeken naar het gebruik van apps (toegezegd aan mw. De Boer/VVD tijdens het VAO).

Uw counterparts

Uber wil minder taxiregels zodat particulieren makkelijker voor Uber kunnen rijden. Met name de BCT is een struikelblok. Daarnaast wil Uber ook af van het blauwe kenteken. Nu Uber de illegale dienst UberPOP uit de lucht heeft gehaald wil het een meer betrouwbare gesprekspartner worden. In media berichten naar aanleiding hiervan, gaf dhr. Niek van Leeuwen aan dat UberPOP het gesprek met overheden over vernieuwing van de taxiregelgeving in de weg stond.

5.1.2e

Toelichting

Relatie Uber

IenM heeft zich altijd bereid getoond in gesprek te gaan met Uber. Zowel politiek als ambtelijk. Uw ambtsvoorganger heeft Uber in het voorjaar van 2015 gesproken. Het Uberplatform dat vraag en aanbod naar taxivervoer op innovatieve wijze bij elkaar brengt is van harte welkom op de taximarkt. Dat geldt ook voor de (in beginsel) legale diensten die het aanbiedt: UberBlack, UberLux en UberX. De illegale dienst UberPOP is niet welkom en verboden.

De timing van de gesprekken met Uber worden altijd zorgvuldig afgewogen tegen de (politieke) actualiteit. Relevant op dit moment is het feit dat Uber is gestopt (november 2015) met de illegale dienst UberPOP. Kort voor het uit de lucht halen van UberPOP heeft DG 5.1.2e nog met Dhr. Niek van Leeuwen gesproken. Tijdens het gesprek is aangegeven dat voor UberPOP in Nederland geen plek is; innovaties moeten zich ook aan regels houden.

Actueel op dit moment zijn onderhandelingen tussen het OM en Uber naar aanleiding van het strafrechtelijk onderzoek naar Uber en UberPOP. Het OM ziet een afbreukrisico in een gesprek met Uber B.V. vanwege mogelijke doorkruising van deze onderhandelingen. Het onderzoek naar Uber is op 22 mei 2015 gestart door de Inlichtingen- en Opsporingdienst van de ILT (ILT-IOD). UberPOP werd mogelijk gemaakt door verschillende in Nederland gevestigde rechtspersonen. Uber B.V. en daaraan gelieerde rechtspersonen worden verdacht inzake artikel 140 van het wetboek van strafrecht (deelname criminele organisatie) en de Wet personenvervoer 2000.

MP Rutte heeft begin februari een bezoek gebracht aan de VS/Californië en onder andere Uber bezocht. In het dossier voor MP Rutte is achtergrondinformatie over de lopende rechtszaken opgenomen. In een interview in het FD geeft MP Rutte aan dat hij niet met de CEO Uber (Travis Kalanick) over wetsovertredingen heeft gesproken. "Dat is onder de rechter", volgens MP Rutte. Het gesprek ging met name over ondernemerschap en de vestiging van het Europese hoofdkantoor van Uber in Amsterdam dat groeit naar zo'n 500 werknemers.

Taxibeleid

Het doel van het taxibeleid is het borgen van een veilig, betrouwbaar en betaalbaar taxivervoer voor de reiziger. Het streven is om hierbij zoveel mogelijk ruimte te laten aan de markt. De markt moet zoveel mogelijk in staat worden gesteld om met behulp van innovaties deze belangen te borgen en de gunst van de reiziger te winnen. De regelgeving dient hierop te worden aangepast. Regelgeving mag niet belemmerend werken en, zoveel als verantwoord is, ruimte bieden aan de markt. Per 1 januari 2016 is de ruimte in de taxiregelgeving vergroot.

Experimenteerruimte

Om de mogelijkheden en kansen binnen de taxi- en OV regelgeving beter te benutten én eventuele belemmeringen weg te nemen, worden experimenten gestimuleerd. Zo nodig wordt hiervoor experimenteerruimte in de regelgeving gecreëerd. Uit een eerste uitvraag naar ideeën voor experimenten blijkt het gros van de experimenten al mogelijk. Er wordt dan ook volop geëxperimenteerd met taxi en OV vervoer. Recente initiatieven vanuit de markt: Abel, Gogido, Tinker, UberX. Recente initiatieven met een (regionale overheidsrol): wensbus Limburg, Haltetaxi Zeeland en ANWB automaatje.

Uber heeft in de zomer van 2015 vertrouwelijk een idee voor een mogelijk experiment ingediend. Dit idee voorzag in het loslaten van de blauwe kenteken én de BCT, is uitgebreid besproken. Aan Uber is meegegeven dat een experiment met de BCT niet gewenst is. Daarnaast is aangegeven waar een experiment aan moet voldoen. Zo dient het met belanghebbende partijen te zijn afgestemd in verband met het noodzakelijk draagvlak. Uber zou hierover bijvoorbeeld met de gemeente Amsterdam afspraken moeten maken. Uber heeft daarna geen experiment ingediend.

IenM standpunt BCT

- IenM standpunt is dat er niet wordt geëxperimenteerd met de BCT.
- De BCT is een instrument om de arbeids- en rusttijden te registreren en om daar toezicht op te houden.
- Vooral nog is er geen beter alternatief dan de BCT voor dit doel.
- De BCT is namelijk beveiligd volgens de daartoe geldende normen voor communicatie tussen overheid en burger.
- De betrouwbaarheid van de BCT staat daarmee buiten twijfel.
- Dat is noodzakelijk in verband met mogelijke juridische procedures in het handhavingstraject.

Gebaseerd op de BCT Kamerbrief van 20 oktober 2015:

- Momenteel bevindt de BCT zich in een traject van verbetering. Daarvoor moeten alle BCT's uiterlijk 1 juli 2016 van een update worden voorzien. Daarna volgt een evaluatie.
- Aanpassing van de BCT plicht gedurende dit traject getuigt van onbehoorlijk bestuur en zal leiden tot forse schadeclaims uit de sector.
- Voor de taxiondernemers en de BCT fabrikanten is voor het slagen van het traject verder van belang dat er duidelijkheid, rust en zorgvuldigheid wordt betracht.
- Overigens is de BCT markt een open markt. Een ieder is welkom om aan de functionele eisen van de BCT te voldoen en een BCT aan te bieden.
- Dus ook Uber kan met de Uber-app een BCT aanbieden, mits aan de functionele eisen van de BCT wordt voldaan.

In het nieuws

In de VS/Michigan is recentelijk een meervoudige moord gepleegd door een persoon die actief was voor Uber. Dit leidt tot vragen in de media over het veiligheidsbeleid van Uber.

To: 5.1.2e) - DGB[5.1.2e @minienm.nl]
Cc: 5.1.2e) - BSK[5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e) - DGB[5.1.2e @minienm.nl];
5.1.2e) - DGB[5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e) - BSK[5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e) -
DGB[5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e) - DGB[5.1.2e @minienm.nl]; 5.1.2e) -
BSK[5.1.2e @minienm.nl]
From: 5.1.2e) - DGB
Sent: Tue 11/10/2015 4:49:43 PM
Subject: FW: Kennismaking Uber
Received: Tue 11/10/2015 4:49:43 PM

Hoi 5.1.2e,

Kun jij zorgen voor een adviesnota richting Stas?

Alvast dank!

Groeten,

5.1.2e

Van: DBO-stas

Verzonden: dinsdag 10 november 2015 16:27

Aan: 5.1.2e) - DGB; 5.1.2e) - DGB

CC: DBO-stas; 5.1.2e) - BSK; 5.1.2e) - DGB

Onderwerp: FW: Kennismaking Uber

Hoi 5.1.2e en 5.1.2e,

Willen jullie zorgen dat er een adviesnota komt voor de staatssecretaris?

Groet,

5.1.2e

Van: Niek van Leeuwen [5.1.2e @uber.com]

Verzonden: dinsdag 10 november 2015 13:27

Aan: DBO-stas

Onderwerp: Kennismaking Uber

Geachte 5.1.2e

beste mevrouw 5.1.2e,

Buiten de reikwijdte

We staan aan de vooravond van ingrijpende wijzigingen in het taxibeleid die uw voorganger heeft aangekondigd in haar brief van 5 mei 2015. Daarmee is een belangrijk proces gestart om ruimte te bieden voor innovatie binnen de sector en de regelgeving daar op aan te passen. In dit kader zijn onder andere lokale experimenten aangekondigd waar Uber een concrete bijdrage aan wil leveren.

De Tweede Kamer spreekt met u in 2016 over uw beleidsvoornemens voor de taxibranche en de concrete invulling van de experimenten. Wanneer u interesse heeft in een kennismakingsgesprek, lijkt het mij goed idee om nog in 2015 met elkaar van gedachten te wisselen. Ik hoor graag van u of u hiervoor open staat.

Met vriendelijke groet,

Niek van Leeuwen

--

Niek van Leeuwen

General Manager Uber Benelux

M +31 (5.1.2e) | E 5.1.2e@uber.com | W uber.com

406888

0079

To: [redacted] - DGB [redacted]@minienm.nl]
Cc: [redacted] - DBO [redacted]@minienm.nl]
From: [redacted] - BSK
Sent: Wed 2/24/2016 4:14:20 PM
Subject: RE: Akkoord gevraagd: gewijzigde gespreksnota kennismaking Uber 29-2-2016
Received: Wed 2/24/2016 4:14:20 PM

Akkoord.

[redacted]

Sent with Good (www.good.com)

-----Original Message-----

From: [redacted] - DGB
Sent: Wednesday, February 24, 2016 03:21 PM W. Europe Standard Time
To: [redacted] - BSK
Subject: Akkoord gevraagd: gewijzigde gespreksnota kennismaking Uber 29-2-2016

Hoi [redacted],

Graag je akkoord op bijgaande nota (al afgestemd met [redacted]).

Veel dank alvast, [redacted]



5.1.2e

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2e @minienm.nl

5.1.2e

Datum

23 mei 2016

Kenmerk

IENM/BSK-2016/108028

Bijlage(n)

0

gespreksnota

gesprek Uber Travis Kalanick

Aanleiding en doel

U heeft a.s. dinsdagavond 24 mei een informeel diner met Travis Kalanick, CEO en oprichter van Uber. Hij heeft die dag gesproken op de opening van Startup Fest Europe. Uw gesprek draagt bij aan een constructieve verstandhouding met Uber. Zijn inzet zal zijn om (ervaren) belemmeringen voor Uber weg te nemen.

Overigens heeft Niek van Leeuwen, general manager Uber Benelux, vandaag gevraagd om binnenkort bij te praten (ambtelijk) in gezelschap van 5.1.2e. Daarbij is geen specifiek agendapunt genoemd.

Nederlandse wettelijke kaders

Platforms

Nederland kent geen regelgeving voor platforms die vraag en aanbod samenbrengen, zoals Uber.

Chauffeur

De chauffeur dient een chauffeurskaart te hebben, die bestaat uit een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) en een chauffeursdiploma. De toegevoegde waarde van het chauffeursdiploma wordt geëvalueerd, omdat we streven naar eenvoud en minimale eisen.

Ondernemer

Daarnaast dient de chauffeur onderdeel uit te maken van een onderneming. De ondernemer dient een ondernemersvergunning te hebben, die alleen nog bestaat uit een VOG.

Wijze van betalen

Als het om besteld vervoer gaat zoals Uber, is het toegestaan om van tevoren een afspraak te maken over de prijs. Er hoeft dan geen gebruik gemaakt te worden van een meter. De afspraak mag ook een bandbreedte zijn, mits de eindprijs niet alsnog de bovengrens van de bandbreedte overschrijdt. Op deze manier is er voor de bestelmarkt vrijheid in tariefstelling.

- *U kunt zeggen dat onze regelgeving innovaties zo min mogelijk in de weg staat. Er wordt voortdurend gekeken hoe de (toelatings-) vereisten voor*

taxivervoer kunnen worden vereenvoudigd. Daarmee zullen ook de investeringskosten voor nieuwe toetreders navenant kunnen teruglopen. Uitgangspunt van de eisen is de bescherming van de consument.

Voertuig en Boordcomputer Taxi (BCT)

Het voertuig dient voor taxi te zijn goedgekeurd en moet een boordcomputer (BCT) hebben ter registratie van de arbeids- en rusttijden. Hier wordt vanaf 1 juli a.s. weer strikt op gehandhaafd. Tegelijkertijd wordt de proportionaliteit en het effect van dit middel in de tweede helft van 2016 geëvalueerd. Het is met de huidige veiligheids-specificaties niet mogelijk om een app het werk van de BCT te laten doen. Bovendien kent de BCT een precair invoeringstraject. Experimenten zorgen voor teveel onrust en onzekerheid. De voormalige en huidige staatssecretaris zijn altijd zeer duidelijk geweest dat er aan de BCT eis niet getornd wordt. Dit blijft zo.

- *U kunt begrip tonen voor de wens tot vernieuwing en vereenvoudiging, maar aangeven dat de 'onboard computer' bewijslast creëert die standhoudt bij juridische procedures door de handhaving. Een app kan dit vooralsnog niet leveren. In de evaluatie worden mogelijkheden voor alternatieven meegenomen.*

Dienstverlening Uber

UberX en UberBLACK

De concepten UberX en UberBLACK passen in principe volledig binnen de huidige kaders. Hierbij geldt wel dat per geval bekeken moet worden of alle vereisten op orde zijn. Zoals u weet is het (illegale) UberPOP in november 2015 uit de lucht gehaald.

- *U kunt aangeven het zeer op prijs te stellen dat gestopt is met het aanbieden van UberPOP.*

UberPOOL

Travis zei op 25 april jl. in het FD dat hij UberPool wil uitbreiden naar Europa. Daarop heeft Niek van Leeuwen aangegeven dat de introductie in Nederland nog wel even op zich zal laten wachten: Er is een grotere dichtheid van ritten nodig voordat het systeem zich rendeert. Anders dan de naam doet vermoeden, gaat het niet om carpoolen, maar om het delen van een taxirit door consumenten. Hiervoor gelden dus de gebruikelijke vereisten voor commercieel taxivervoer. Voor zover UberPool slechts functioneert als bemiddelingsplatform, past het concept in principe volledig binnen de huidige kaders.

- *U kunt aangeven het ideaal achter UberPool te verwelkomen, namelijk het terugdringen van congestie en uitlaatgassen.*
- *U kunt aangeven dat u voor UberPool in eerste instantie geen belemmering ziet. Er is van UberPool echter nog onvoldoende bekend om hierover definitieve uitspraken te doen. Interpretatie is bovendien een taak van de ILT, niet van de wetgever.*
- *Kortom: op het moment passen alle diensten in principe binnen de wettelijke kaders; er is wat dat betreft dus ook geen sprake van belemmering.*

Overig

Uber is momenteel onderwerp van een strafrechtelijk onderzoek. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de opsporingsdienst van de ILT. De resultaten van het onderzoek worden overgedragen aan het OM. Naar verluidt wordt gezocht naar een schikking. Om negatieve invloed op de strafzaak te voorkomen, is het raadzaam om hierover in het geheel geen positie in te nemen (in geval het onderwerp wordt aangesneden).

5.1.2e

5.1.2e