

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake haar brief d.d. 13 februari 2015 over de invoering van de Boordcomputer Taxi (BCT) en de uitvoering van de motie van het lid De Boer (VVD) over de verplichte BCT voor taxichauffeurs (Kamerstuk 31 521, nr. 85).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Invoering BCT	2
Huidige stand van zaken	4
Oplossen knelpunten door aanpassing van de BCT-specificaties	4
Planning invoering aangepaste BCT-specificaties	5
Kosten invoering aangepaste BCT-specificaties	5
Handhaving ILT	6
Handhaving Belastingdienst	7
Conclusie	7

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de invoering van de Boordcomputer Taxi (BCT). Zij hebben daarbij nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de invoering van de BCT. Deze leden constateren dat het invoeringsproces van de BCT niet soepel verloopt en maken zich hierover zorgen. Daarom hebben zij een aantal vragen aan de Staatssecretaris.

De leden van de CDA-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de invoering van de BCT en hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de invoering van de BCT. Zij constateren dat het veel tijd en geld kost om de BCT te optimaliseren. Hierover hebben deze leden enkele vragen en opmerkingen.

Invoering BCT

Naar aanleiding van het proces tot op heden, de diverse faillissementen en de constatering dat er voorlopig niet kan worden gehandhaafd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vragen de leden van de VVD-fractie hoe het zover heeft kunnen komen dat, jaren na de besluitvorming over verplichte invoering van de BCT, een goed functionerende BCT nog steeds geen feit is. Is het invoeringstraject geëvalueerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Graag vernemen de leden van de VVD-fractie wanneer de invoering van de BCT door de Staatssecretaris wordt heroverwogen, gezien alle genoemde ontwikkelingen. Wanneer weegt de aanvullende inzet niet meer op tegen de doelstellingen die beoogd worden?

De leden van de VVD-fractie vragen wat de consequenties zijn als er besloten wordt om nu te stoppen met de invoering van de BCT. Zijn er geen andere manieren om hetzelfde doel dan wel subdoelstellingen te realiseren? Leidt de invoering van de BCT niet tot extra (administratieve) verplichtingen en daarmee lasten voor ondernemers, terwijl een van de doelstellingen juist is om deze te verminderen?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de doelstellingen van de invoering van de BCT zijn: betere informatieverstrekking naar de klant bij afrekening van ritten, het verbeteren van de controle en handhaving van onder meer rij- en rusttijden, het verminderen van administratieve lasten en het verbeteren van administratieve procedures en het optimaliseren van managementinformatiesystemen voor bedrijven. Deze leden vragen of en wanneer deze doelstellingen gerealiseerd worden. Klopt de stelling van de leden van de VVD-fractie dat dit pas eind 2016 kan worden beoordeeld, gelet op de huidige situatie en het voorgestelde tijdspad in de brief? Heeft de Staatssecretaris inmiddels onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris kan onderbouwen wat de meerwaarde is van de BCT voor het contractvervoer. Zij vragen haar om daar de vier genoemde doelstellingen bij te betrekken en aan te geven of deze doelstellingen ook zonder BCT kunnen worden gerealiseerd. Deze leden vragen haar tevens wat de meerwaarde van de BCT is voor het straattaxivervoer. Ook daarbij vragen zij haar de vier genoemde doelstellingen te betrekken en aan te geven of deze doelstellingen ook zonder BCT kunnen worden gerealiseerd.

De leden van de VVD-fractie zien dat tot op heden de invoering van de BCT vooral voor grote administratieve rompslomp, grote onduidelijkheid voor de taxibranche en extra kosten voor bedrijfsleven en Rijk heeft gezorgd. Deelt de Staatssecretaris deze mening? Zo nee, waarom niet? Kan per doelstelling worden aangegeven wanneer deze doelstelling is bereikt en wat daar nog voor nodig is? Meer specifiek stellen deze leden nog de volgende vragen over de doelstellingen:

- Zijn er inmiddels geen nieuwe systemen die de klant betere informatie geven bij de afrekening van de ritten, zoals betalen op rekening en het toesturen van de route? Is de betrouwbaarheid voor de klant ook niet op andere manieren vast te stellen, die ook beter passen bij de klantvraag? Heeft de Staatssecretaris onderzoek gedaan naar dergelijke mogelijke alternatieven? Zo nee, waarom niet?
- Op welke wijze worden met de invoering van de BCT precies de administratieve lasten verminderd: met welk percentage en wanneer?
- Waarom wordt er in Nederland vastgehouden aan de rij- en rusttijdenwet voor taxi's, in tegenstelling tot in andere Europese landen?
- Op welke wijze worden administratieve procedures verbeterd en managementinformatiesystemen voor bedrijven geoptimaliseerd? Vindt de Staatssecretaris dat geen verantwoordelijkheid van de sector zelf? Hoe verhoudt deze doelstelling zich tot de huidige chaos rondom de BCT? Zijn de procedures nu duidelijker? Zo ja, kan de Staatssecretaris dit inzichtelijk maken?
- Kan de Staatssecretaris onderbouwen op welke wijze de BCT managementinformatiesystemen optimaliseert, zeker nu veel bedrijven in het kader van hun eigen bedrijfsvoering inmiddels veel betere, op hun eigen bedrijfsvoering aansluitende, managementinformatiesystemen hebben ontwikkeld, mede omdat het contractvervoer dat al vraagt?
- Is er in Nederland sprake van extra veiligheidseisen aan de BCT ten opzichte van in andere landen, zoals de digitale handtekening? Is dit, met de kennis van nu en toekomstige ICT-ontwikkelingen, nog steeds noodzakelijk?

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief dat momenteel bijna 30.000 taxi's zijn voorzien van een BCT, wat neerkomt op ongeveer 90 procent. Wat betekenen de voorgestelde aanpak voor de verdere invoering van de BCT en de onmogelijkheid tot handhaving door ILT en Belastingdienst voor de 10 procent waarin nog geen BCT geïnstalleerd is?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de doelstellingen van de invoering van de BCT de volgende zijn: betere informatieverstrekking naar de klant bij afrekening van ritten, het verbeteren van de controle en handhaving van onder meer rij- en rusttijden, het verminderen van administratieve lasten en het verbeteren van administratieve procedures en het optimaliseren van managementinformatiesystemen voor bedrijven. Deze leden vragen of de BCT de beste manier is om deze doelstellingen te bereiken en vragen de Staatssecretaris in te gaan op de mogelijkheden van nieuwe ICT-oplossingen en apps die dezelfde functies kunnen vervullen als de BCT. In datzelfde kader vragen deze leden naar de verhouding van het invoeringstraject van de BCT tot de evaluatie van de Taxiwetgeving dit voorjaar.

De leden van de PvdA-fractie vernemen uit de brief dat inmiddels 90 procent van de taxi's over een BCT beschikt. Wanneer verwacht de Staatssecretaris dat (om en nabij) 100 procent van de taxi's beschikking heeft over een BCT, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de reden is dat circa 10 procent van alle taxi's nog geen BCT heeft. Zijn dat financiële, praktische of andere redenen, zo vragen zij. Nu subsidie niet meer mogelijk is, klemmt het volgens deze leden des te meer dat zoveel taxi's nog geen BCT hebben.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de bevindingen van de Staatssecretaris omtrent betrouwbaarheid in het taxivervoer. Zij stelt in de brief dat de invoering van de BCT het vervoer betrouwbaarder heeft gemaakt. Waaruit blijkt dat dit inderdaad het geval is?

Huidige stand van zaken

De leden van de VVD-fractie vragen hoe lang de opstartfase van de rechtsoptvolgers van Taxitronic en Quipment zal duren. Deze leden vragen verder wat dit betekent voor de aanschaf, levering en updates van de boordcomputers en voor de verplichtingen van deze bedrijven richting de taxiondernemingen.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of de Staatssecretaris vindt dat er met de huidige aanbieders voldoende aanbieders zijn, zodat er sprake is van keuzevrijheid voor ondernemers en er voldoende marktwerking is. Deze leden vragen ook of de Staatssecretaris inzicht heeft in de financiële consequenties van de faillissementen van verschillende leveranciers voor de afnemers.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of er sprake is van gezonde concurrentie nu Euphoria/Cabman een aandeel van 63 procent in de markt heeft. Is de dominante positie van dat bedrijf mogelijk een gevaar voor gezonde economische verhoudingen, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de reden is dat Quipment nog geen typegoedkeuring van de Dienst Wegverkeer (RDW) heeft. Is de aanvraag te laat gedaan, zijn er technische of andere problemen of is er sprake van ambtelijke stroperigheid, zo vragen deze leden.

Oplossen knelpunten door aanpassing van de BCT-specificaties

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven wanneer er met welke partijen overleg is geweest om de problemen met de BCT in kaart te brengen. Worden de drie oorzaken die aan de knelpunten ten grondslag liggen volledig weggenomen met de voorge-

stelde aanpak? Waren deze oorzaken eerder al bekend? Zo ja, welke acties zijn toen ondernomen?

De leden van de VVD-fractie lezen dat problemen in het functioneren van de BCT meteen na de installatie van de software-update snel en goedkoop kunnen worden opgelost. Kan de Staatssecretaris «snel en goedkoop» nader duiden?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de ILT knelpunten zag bij de handhaving via de BCT en dat deze nader zijn geanalyseerd. Van de drie geconstateerde knelpunten vernemen deze leden graag hoe ze voorkomen hadden kunnen worden. Zijn er verkeerde inschattingen gemaakt? Zo ja, door wie?

De leden van de CDA-fractie zien graag dat alle software-updates buiten de werkplaats plaatsvinden. Is dat mogelijk? Zo ja, wanneer en onder welke voorwaarden? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie vroegen eerder om de mogelijkheid om BCT-software online te kunnen updaten. Zij begrijpen uit de brief van de Staatssecretaris dat inmiddels bijna alle software-updates buiten de werkplaats plaats kunnen vinden. Kan zij aangeven bij welk percentage van de taxi's dit nog niet kan? Deze leden vragen ook of het goedkoper zou zijn om alle offline BCT-systemen te vervangen door online BCT-systemen, in plaats van dat alle offline BCT-systemen voortdurend offline worden geüpdatet. Graag zien deze leden daar een specificatie van. Voorts vragen zij zich af of de Staatssecretaris vindt dat het haar verantwoordelijkheid is om een dergelijke transitie verder te stimuleren. Zo ja, hoe gaat de Staatssecretaris dat doen? Zo nee, waarom niet?

Planning invoering aangepaste BCT-specificaties

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt het dat alle aangepaste specificaties op zijn vroegst over een jaar tot anderhalf jaar ingevoerd zijn, in het meest positieve scenario.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de aangepaste software gecertificeerd moet worden door tekstbureaus en dat deze fase wordt afgesloten met een goedkeuring door de RDW. In de brief staat dat de fabrikanten het lastig vinden om aan te geven hoe lang deze fase gaat duren. Op basis van eerdere ervaringen is de inschatting dat dit drie maanden in beslag neemt. Betekent dit dat er in deze periode ook nog niet gehandhaafd wordt door de ILT? En wat betekent dit voor de handhaving door de Belastingdienst?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat een aangepaste Regeling specificaties BCT per 1 april 2015 in werking moet treden. Betreft het hier de regeling waar de Staatssecretaris in haar brief van 26 november 2014 (Kamerstuk 31 521, nr. 83) over schreef dat deze uiterlijk 1 juni 2015 aangepast diende te zijn, zo vragen deze leden. In ditzelfde kader vragen de aan het woord zijnde leden of de verplichte Europese notificatieprocedure inderdaad op 16 maart 2015 is afgerond.

Kosten invoering aangepaste BCT-specificaties

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief dat de software aangepast moet worden aan de nieuwe specificaties. De BCT-fabrikanten geven aan hier zes tot negen maanden voor nodig te hebben. Deze leden vragen of de fabrikanten de extra kosten voor de ontwikkeling doorberekenen aan de gebruikers. Zo ja, vindt de Staatssecretaris dat wenselijk?

De leden van de VVD-fractie lezen voorts dat de staatsecretaris een financiële bijdrage aan de fabrikanten overweegt voor het ontwikkeltraject om de ontwikkeling van de software te versnellen en het doorberekenen van kosten voor de taxiondernemers te beperken. Deze leden vragen wat de extra kosten van de versnelde ontwikkeling van de software zijn. Wanneer kan de staatsecretaris meer duidelijkheid geven over de financiële bijdrage? Wat zijn precies de financiële consequenties voor taxiondernemers als deze bijdrage geen doorgang kan vinden?

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief ook dat certificering van de software-update volgens de raming van de fabrikanten tussen 5.000 en 25.000 euro kost. Deze kosten worden voor het grootste deel bepaald door de beoordeling van de update door testhuizen, de wijzigingen die daarna nog moeten worden aangebracht en het aantal keer dat de software opnieuw moet worden voorgelegd aan een testhuis. Hoe vaak is er een software-update nodig? Hoeveel kost een test per keer en welke partij betaalt deze kosten?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris een overzicht kan maken van de reeds gemaakte kosten en de nog te maken kosten ten behoeve van de invoering van de BCT voor de rijksoverheid (inclusief Belastingdienst en ILT) en de taxibranche zelf. Deze leden vragen vervolgens of de Staatssecretaris vindt dat deze kosten opwegen tegen de beoogde doelstellingen.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat er grote verschillen bestaan tussen de kosten voor softwareontwikkeling waar verschillende fabrikanten mee rekenen (variërend van 30.000 tot 320.000 euro). De Staatssecretaris overweegt een financiële bijdrage aan de fabrikanten voor het ontwikkeltraject, mits niet in strijd met Europese staatssteunregels. Is er inmiddels duidelijkheid over eventuele strijdigheid met deze regels, zo vragen deze leden. Ook vragen deze leden waarop het totaal van de financiële bijdrage zou worden gebaseerd (het aantal BCT's dat een fabrikant levert, een percentage van de totale kosten van het ontwikkeltraject?).

De leden van de D66-fractie zijn verbaasd over de bandbreedte van de kosten voor softwareontwikkeling (30.000 tot 320.000 euro). De Staatssecretaris wijt het verschil in kosten aan het type BCT en aan de vraag of de software vanaf een afstand kan worden geüpdatet of niet. Kan de Staatssecretaris nader specificeren waar de verschillen in kosten vandaan komen? Wordt er een onderscheid gemaakt tussen verschillende types BCT, ook bij de financiële bijdrage die de Staatssecretaris overweegt voor de fabrikanten? Deze leden vragen hoe groot de algehele financiële bijdrage voor de softwareontwikkeling ongeveer zal zijn en hoe een eventuele bijdrage van de Staatssecretaris financieel wordt gedekt.

Handhaving ILT

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat, totdat alle aangepaste specificaties ingevoerd zijn, de ILT niet in staat is om overtredingen met betrekking tot de BCT te handhaven. Zo nee, op grond waarvan wordt er dan gehandhaafd door de ILT?

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer volledige handhaving door de ILT precies mogelijk is, dus wanneer de software-update op basis van de aangepaste BCT-specificaties geïnstalleerd zal zijn. Deze leden vragen ook wat er in de tussentijd gebeurt.

De leden van de VVD-fractie vragen verder in hoeverre er nu door de ILT wordt gehandhaafd op de aanwezigheid van de BCT en de vier doelstellingen. Op welke wijze, waarop en met welke doelstelling wordt er gehandhaafd? Wat wordt verstaan onder «de eerste periode», waarin de ILT kleine overtredingen niet zal bestraffen? Wat wordt hierbij verstaan onder «onwennigheid»? Wat wordt verstaan onder een vergissing en wat onder een bewuste overtreding? Wat is het verschil tussen een kleine en een grote overtreding? Op welke wijze wordt hierover met de taxibranche gecommuniceerd, juist omdat er veel onduidelijkheid is in de branche zelf en het belang van handhavingscommunicatie groot is om de naleving van wet- en regelgeving te vergroten?

De leden van de D66-fractie begrijpen dat de ILT en de Belastingdienst in verband met zorgvuldigheid tijd nodig hebben om op volledige handhaving over te gaan. De Staatssecretaris stelt dat de ILT in «de eerste periode» daarna rekening zal houden met onwennigheid van beide kanten en kleine overtredingen die het gevolg zijn van een vergissing niet direct zwaar te bestraffen. Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe lang «de eerste periode» zal zijn.

Handhaving Belastingdienst

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat, totdat alle aangepaste specificaties ingevoerd zijn, de Belastingdienst niet in staat is om overtredingen met betrekking tot de BCT te handhaven. Zo nee, op grond waarvan wordt er dan gehandhaafd door de Belastingdienst?

De leden van de VVD-fractie vragen verder wanneer een sluitende digitale rittenadministratie voor de Belastingdienst gerealiseerd zal zijn. Deze leden vragen ook wat er in de tussentijd gebeurt.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de gegevens uit de BCT nog niet voldoen aan wat verwacht mag worden volgens het protocol dat Koninklijk Nederlands Vervoer met de drie BCT-fabrikanten heeft opgesteld. Is hier een verklaring voor te geven? Ook valt te lezen dat de bewijskracht van de BCT niet volledig is tot de realisatie van de aanpassingen en dat er aanvullende gegevens uit de bedrijfsadministratie nodig zijn voor de handhaving. Hoe staat deze opmerking in verhouding met de uitspraak dat de oude arbeidsintensieve manier van werken met handmatige registratie niet meer nodig is? Wat betekent dit voor de handhaving van de BCT door de Belastingdienst? Kan de BCT nu wel of niet dienen als bewijsmiddel? Is hierdoor geen sprake van een dubbele bewijslast dan wel vermeerdering van de administratieve lasten? Wanneer zijn de genoemde aanpassingen voorzien en op welke wijze wordt hierover met de taxibranche gecommuniceerd?

De leden van de CDA-fractie vragen een nadere uitleg over het feit dat de BCT niet al als (ondersteunend) bewijsmiddel kan dienen bij de fiscale wetgeving. Deze leden vragen of dit een gemiste kans is. Bestaat de mogelijkheid om dit te repareren of zijn de nadelige gevolgen zo beperkt dat aanpassing niet wenselijk is, zo vragen deze leden voorts.

Conclusie

De leden van de VVD-fractie vragen op welke wijze de taxibranche betrokken is en wordt bij de verdere invulling en uitwerking van het voorgenomen traject en de diverse stappen daarin. Op welke wijze gaat de Staatssecretaris invulling geven aan de communicatie? Bij wie ligt de verantwoordelijkheid voor de communicatie over het proces en voor de inhoud en planning van het voorgestelde invoeringstraject? Hoe wordt de

Kamer verder betrokken? En kan worden aangegeven wat de go/no go-momenten zijn in de het invoeringstraject? Welke bijstuurmogelijkheden heeft de Staatssecretaris gedurende het invoeringstraject?

De leden van de PvdA-fractie vragen tot slot of de Staatssecretaris verwacht medio 2016 alle problemen met de BCT te hebben opgelost. In ieder geval tot die tijd mogen individuele chauffeurs die op dit onderwerp redelijke inspanningen geleverd hebben, wat de leden van de PvdA-fractie betreft, in ieder geval niet de dupe worden. Deelt de Staatssecretaris deze opvatting, zo vragen deze leden.