Vlaams Parlement

1780 (2018-2019) – Nr. 3
ingediend op 15 februari 2019 (2018-2019)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Annick De Ridder, Sas van Rouveroij
en Joris Vandenbroucke

over het ontwerp van decreet

betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

verzendcode: OPE

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:
Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Marino Keulen, Sas van Rouveroij;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:
Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Laurence Libert, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:
Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:
1780 (2018-2019) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Amendementen

INHOUD

1. De VVSG 4
1.1. Toelichting 4
1.2. Vragen en opmerkingen van de leden 7
1.3. Antwoorden van de VVSG 8
2. Vakorganisaties en G.T.L.-Taxi 8
2.1. Toelichting 8
2.2. Vragen en opmerkingen van de leden 14
2.3. Antwoorden van de vakbonden en G.T.L.-Taxi 17
3. Uber 19
3.1. Toelichting door Uber 19
3.2. Vragen en opmerkingen van de leden 23
3.3. Antwoorden van Uber 24
Gebruikte afkortingen 28
Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 24 januari 2019 een hoorzitting over het ontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer (*Parl.St.* Vl.Parl. 2018-19, nr. 1780/1). Aan de hoorzitting werd deelgenomen door:

- de VVSG, vertegenwoordigd door Els Huylebroeck van Mobiliteitsbedrijf Stad Gent;
- de vakorganisaties, vertegenwoordigd door Carine Dierckx namens ABVV-BTB en Jan Sannen namens ACV-Transcom;
- G.T.L.-Taxi, vertegenwoordigd door Pierre Steenberghen, secretaris-generaal;
- Uber, vertegenwoordigd door Nick Hilhorst, public policy manager Benelux.

De sprekers maakten gebruik van powerpointpresentaties die terug te vinden zijn op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. De VVSG

1.1. Toelichting

1.1.1. Positieve elementen

Els Huylebroeck licht eerst de positieve punten uit de hervorming toe, zij het her en der met een kanttekening. De VVSG staat absoluut achter de idee dat nieuwe spelers kansen moeten krijgen. Dat kan alleen mits naleving van de relevante wetgeving. De uitdaging is dan efficiënte en effectieve controle.

Ook het normenkader voor exploitanten en chauffeurs noemt men positief. In het verleden hadden sommige steden wel zelf een normenkader uitgewerkt. Het nieuwe kader moet ver genoeg gaan om de andere regelingen te omvatten. Ook de Vlaams-brede geldigheid van vergunningen in de toekomst wordt als positief ervaren, maar roept een aantal praktische vragen op.

De onmiddellijke inning is een ander positief gegeven. Vooralsnog verschilt de houding van politie en parket naargelang de gemeente. Soms zijn er goede afspraken met politie en parket, soms wordt er consequent geseponeerd. De onmiddellijke inning kan een antwoord bieden.

De ruimere toepassing van OV-taxi's en collectieve taxi's is goed in een tijdperk waarin het deelconcept veralgemeend is.

1.1.2. Bezorgdheden

Er zijn ook bezorgdheden. Het loslaten van de norm, het onderscheid tussen straattaxi en standplaatstaxi, de vrije tarifering, gemeenten die niet meer beleidssturend kunnen werken en de vraag naar engagementen van de Vlaamse overheid.

- Loslaten van de norm

Het loslaten van de norm en het feit dat de vergunning voor heel Vlaanderen zal gelden, doet vrezen voor een onbeheersbare toestroom van het aanbod in de centrumsteden. De taxi's zullen zich niet concentreren in de landelijke gebieden maar vooral in steden en waar ze het meest klanten kunnen oppikken, en waar er vaak al een uitgebreid aanbod is. Dat kan nefast zijn voor de gemeente, die ten aanzien van de straattaxi's niets kan doen. Ze zullen massaal toestromen, ook bij evenementen. Dat veroorzaakt een overaanbod. Gent telt 220 taxi's en er is een wachtlijst van nog eens 200 voertuigen. Als die allemaal een vergunning van straattaxi krijgen, dan is er een verdubbeling van het aanbod. De vraag zal het aanbod niet volgen.

Bovendien verwacht men een toename van de spanning binnen een sector waar de concurrentie al heel groot is. Dat leidt al tot incidenten en dan heeft men het al eens over een taxioorlog. Op bepaalde locaties en drukke punten kan er overlast en verkeerschaos ontstaan. Men vraagt daarom om te voorzien in een regionaal maximum. Ook als dat vooralsnog niet nodig is, moet het mogelijk zijn er gebruik van te maken indien nodig. Dat kan een rol zijn voor de vervoerregio's.

– Onderscheid straattaxi/standplaatstaxi

Een tweede bezorgdheid is het onderscheid straattaxi/standplaatstaxi. Het doel van het onderscheid is lege kilometers te vermijden, maar dan rijst de vraag hoe realistisch dat is. Hoe zal men klanten vinden in punt B als er een klant van A naar B is gebracht? Ze zijn niet herkenbaar als taxi en mogen geen gebruik maken van de standplaatsen. Lege kilometers lijken onvermijdelijk. De bestaande VVB-regeling werkt met bestelde ritten en laat toe efficiënt te plannen omdat alles vooraf bekend is. Men kan organiseren zodat er heel weinig lege kilometers gereden worden.

Verder is er de perimeter. Straattaxi's mogen in een perimeter rond de standplaatsen geen klanten oppikken. Die perimeter bestaat al, dus dat behelst 100 meter rond de standplaatsen. De vraag naar handhaving rijst daar en de politie levert uitstekend werk maar dat is geen prioriteit.

De chauffeurs die in heel Vlaanderen taxidiensten zullen aanbieden, zijn niet vertrouwd met de straten en toeristische gebouwen in alle steden. Zullen ze geen onnodige kilometers rijden omwille van die ontbrekende kennis? Dat jaagt het prijskaartje omhoog voor de klant.

De straattaxi zal niet meer herkenbaar zijn aan een taxilicht zoals dat voor taxi's het geval is. Er is zeker reden voor differentiatie naargelang de exploitatievorm: een ceremonievoertuig hoeft men niet uit te rusten met een taxilicht, maar voor een straattaxi acht de VVSG dat wel aangewezen. De herkenbaarheid van straattaxi's zou nagenoeg nihil zijn. De doorsneeburger is niet op de hoogte van het feit dat taxi's een speciale nummerplaat hebben. Die is bovendien bij duister of slecht weer niet leesbaar.

Er zouden verschillende tarieven gelden voor straat- en standplaatstaxi's. Dat wordt verwarrend voor de consument die per rit een ander tarief krijgt.

De VVSG stelt voor om straattaxi's alleen bestelde ritten te laten doen. Dat moet soelaas brengen voor de opgesomde bezorgdheden. Het is ook duidelijk en kan de onrust bij de bestaande taxisector helpen wegnemen. Dat moet dan een toevoeging zijn aan artikel 2 waarin de definitie van straattaxi aan bod komt.

– Vrijheid van tarifering

Met de vrijheid van tarifering verwacht men ook een stijging van de concurrentie en een evolutie naar dumpingprijzen, met een implosie van de bestaande sector en nefaste gevolgen voor de tewerkstelling. De taxisector is een kwetsbare sector zodat een sociaal bloedbad niet denkbeeldig is. De sector staat voor aanzienlijke investeringen. Behalve de aankoop van het voertuig moeten ze dat ook extra verzekeren als taxi, dat voor een paar duizend euro per jaar. De installatie van een taxameter kost ongeveer duizend euro.

Als er bovendien geen enkel beschermingsmechanisme in de prijzen zit ten aanzien van de klant, dan kan dat ook tot woekerprijzen leiden, bijvoorbeeld bij evenementen. Zonder enige beperking kunnen de straattaxi's enorm hoge prijzen

hanteren. De minister wil initieel alvast de prijszetting volledig vrij laten en indien nodig nadien nog ingrijpen. Dat is volgens de memorie in Zweden toegepast en daar bleek ingrijpen nodig. Te weinig klantenbescherming is derhalve een te voorkomen fout als men wil leren uit ervaringen. De VVSG is voorstander van een prijsvork waardoor die exuberante bedragen naar boven of naar beneden kunnen worden vermeden.

– Gemeenten niet meer beleidssturend

De gemeenten maken zich zorgen dat ze niet langer beleidssturend zullen kunnen optreden. Een gemeente kan nog wel voorwaarden opleggen, maar dan alleen voor de standplaatstaxi's. Concreet houdt dat in dat ze slechts een deel van de taxi's op hun grondgebied kunnen bereiken. Dat doet de relevantie van maatregelen en voorwaarden teniet. Voorwaarden worden ook vaak opgelegd in functie van het mobiliteitsbeleid van de betrokken gemeente. Zo zijn een aantal steden ingestapt in het 'clean power for taxi'-project waardoor ze een snellere vergroening van de taxivloot op hun grondgebied willen realiseren. In hoeverre is een stimulerend kader nog mogelijk als enkel de standplaatstaxi's bereikt worden? Sommige steden hebben al een lage-emissiezone ingevoerd, andere denken eraan. De daar opgelegde normen zullen altijd strenger zijn dan de normen die voor de straattaxi's zullen worden opgelegd. Beide zaken verzoenen blijft moeilijk.

Ook de voeling met de sector gaat verloren. Sommige steden voeren op periodieke basis overleg met de bestaande taxisector. Zo houden ze een vinger aan de pols en worden gevoeligheden en moeilijkheden duidelijk. De steden en gemeenten zullen die niet meer kunnen bereiken. De VVSG vraagt of de vervoerregio daarbij kan helpen.

– Nood aan engagement voor beheer en handhaving

Men ziet tevens een nood aan engagement van de Vlaamse overheid inzake beheer en handhaving. Men wil werken met een Vlaanderenbrede vergunning. Dat vraagt een even Vlaams-breed engagement. Normen zijn positief maar toetsing is onontbeerlijk. En dat is de verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid. Sommige gemeenten organiseren al zelf examens voor exploitanten en chauffeurs en willen dat misschien voortzetten. Dat kan evenwel niet verwacht worden van de kleine steden en gemeenten die absoluut ondersteuning nodig hebben. Waar een taalvereiste wordt gesteld, kan het niet de bedoeling zijn dat elke gemeente een taalexamen moet organiseren. Dat moet op Vlaams niveau gebeuren en minstens is het noodzakelijk om een lijst met attesten ter beschikking te hebben die aanvaard kunnen worden als bewijs van voldoende talenkennis.

Inzake handhaving voorziet het ontwerp van decreet een kapstok voor het aanduiden van Vlaamse ambtenaren die toezicht kunnen houden op de sector. De VVSG dringt aan op effectieve uitvoering van die mogelijkheid, die ook al bestaat in de bestaande wetgeving, zonder ooit tot uitvoering te komen.

Centaurus is de centrale gegevensbank om vergunningen te beheren. Niet alle gemeenten gebruiken die al of slechts sporadisch. Er wordt geregeld om hulp gevraagd. In de toekomst is het een must dat alle vergunningen en machtigingen in Centaurus worden ingevoerd. De kleine gemeenten zullen behoefte hebben aan ondersteuning en opleiding. In die zin vraagt de VVSG een duidelijk engagement van de Vlaamse overheid.

1.2. Vragen en opmerkingen van de leden

Dirk de Kort heeft de indruk dat er voorlopig nog geen overleg is geweest tussen de VVSG en het kabinet over de totstandkoming van het ontwerp van decreet. Waren er andere communicatiekanalen voor overleg omtrent het ontwerp van decreet?

Joris Vandenbroucke merkt dat de VVSG eigenlijk elk uitgangspunt van het ontwerp van decreet in vraag stelt. De minister noemt ze 'punt van zijn geloof' In welke mate is dat alles grondig overlegd met de lokale besturen vooraleer het ontwerp van decreet naar het parlement kwam?

Het ontwerp van decreet houdt volgens het lid onvoldoende rekening met het feit dat de situatie van kleinere landelijke gemeenten en die van een grootstad zoals Gent grondig kan verschillen, net als een bestaande situatie en de gewenste toekomstige situatie.

De VVSG wil graag een regionaal maximum instellen op taxi's. Klopt het dat enkel in die mogelijkheid zal worden voorzien of wil de minister het echt inschrijven in het decreet met een norm per vervoerregio?

Björn Rzoska sluit zich aan bij de vraag naar de betrokkenheid van de VVSG bij de totstandkoming en die over de norm op regionaal niveau. Hoe ziet men die laatste? Kan men nogmaals duidelijk het verschil schetsen tussen de problematiek voor kleinere landelijke gemeenten en de grote stedelijke gebieden? Hoe haakt dat op elkaar in? Het lid wijst erop dat het gaat om een duidelijke vraag van de commissie en hij wil dat de consequenties gekend zijn.

Marino Keulen herinnert aan de herhaalde vraag in de afgelopen drie jaar om een taxidecreet. Het status quo is geen optie. Men kan de nieuwe aanbieders negeren en anderen hopen op stilstand. Het lid vindt het goed dat er stappen worden gezet. Belangrijk lijkt hem dat steden en gemeenten weten wat van hen wordt verwacht. In de meeste grootsteden gaat het om een wereld die op zichzelf bestaat en dat geeft af en toe spanning. Voor de rest loopt het dan wel. In kleinere entiteiten ligt dat anders. De gemeente waarvan het lid burgemeester is, telt 26.000 inwoners en drie kleinere taxibedrijven. Eentje richt zich voornamelijk op ziekenhuisvervoer, een andere vult een andere niche. Die bestaan naast elkaar. Men vraagt wel soms om op te treden tegen de zogenaamde zwarte taxi's, vaak mensen die iets willen bijverdienen en naar Vlaamse gewoonte in een grijs circuit werken. Zij gaan onder de reguliere prijs en maken reguliere aanbieders kapot.

Een aantal zaken moet zeker meegenomen worden, zodat het opzet zelf niet kan kapseizen. Daarenboven is de vervoerregio de stoplap geworden voor heel wat mobiliteitsproblemen. Als men er al in slaagt om het klassieke openbare en collectieve vervoer georganiseerd te krijgen, dan is dat al heel wat. Ze doen dat zonder staf of omkadering. Een plafond opleggen lijkt het lid ook moeilijk als niet duidelijk is wat dat dan moet voorstellen. Het is geen homogeen gebied. In Hasselt, Limburg, kan dat nog en misschien een beetje in Genk, waar grote treinstations zijn. In de rest van Limburg is het een familiaal gebeuren. Naast duidelijk stellen wat absoluut niet mag gebeuren, moet men ervoor zorgen dat de veranderingen aan steden en gemeenten worden doorgeven. De nieuwe aanbieders moeten een kans krijgen en dat moet op een reguliere manier opdat de bestaande sector niet meteen kapseist. Men dient zich ervoor te hoeden geen nieuwe monopolies te creëren.

1.3. Antwoorden van de VVSG

De VVSG is wel degelijk betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp van decreet, bevestigt *Els Huylebroeck*. De VVSG is samen met een aantal steden en gemeenten enkele keren op het kabinet uitgenodigd. Daar zijn de bedenkingen meegegeven, al moet men vaststellen dat ze op een aantal punten niet zijn meegenomen. Wat betreft de bestelde ritten, heeft Uber zelf voorgesteld om enkel die op te laten nemen door straattaxi's. Ook in dat verband is men op een njet gebotst.

Wat betreft de regionale norm kan het volgens de VVSG voorlopig volstaan om in een mogelijkheid te voorzien, want men moet afwachten hoe het loopt. Men verwacht echt een overaanbod en als dan een norm kan worden vastgelegd, is er alvast een kapstok.

De verschillen tussen de gemeenten zijn legio. In sommige rijdt geen enkele taxi met vergunning, in andere zijn er slechts enkele aangevraagd. Antwerpen heeft er meer dan Gent. De bezorgdheden daar zijn ook anders. De toeloop wordt niet verwacht in de kleine gemeenten. Ze worden daar wel met nieuwe vragen en vergunningen geconfronteerd. Taxidossiers in kleine gemeenten zijn vaak iets dat er simpelweg bijkomt en wordt opgenomen door iemand die al andere taken heeft. Ook het werken met de databank wordt een uitdaging. Er zijn investeringen in ondersteuning nodig.

Wat de vervoerregio's betreft, heeft de spreekster niet meteen zicht op de mogelijkheden of de taken die zullen worden toebedeeld. Als het niet de bedoeling is om een norm per gemeente in te stellen, gebeurt dit best op een hoger niveau, maar het klopt wel dat het per gemeente om een ander gegeven en een andere problematiek gaat.

Algemeen staat de VVSG niet weigerachtig tegenover wat voorligt. Het zou ook positief zijn mocht de taxisector met de tijd mee evolueren en innovatie toelaten. Maar het lijkt soms wel alsof men de positieve zaken die er nu zijn zonder meer aan de kant wil schuiven. Enige bescherming van de sector is zeker nodig. Hetzelfde geldt voor de klant. Er moet al gewerkt worden met de geijkte taxameter. Dat biedt transparantie en de garantie van correcte prijszetting voor de klant. Zal dat nog het geval zijn als men met zelfgefabriceerde registratietoestellen mag werken? Dat verdient veel aandacht.

2. Vakorganisaties en G.T.L.-Taxi

2.1. Toelichting

De vakorganisaties zijn vertegenwoordigd door Carine Dierckx namens ABVV-BTB en Jan Sannen namens ACV-Transcom en geven hun visie samen met Pierre Steenberghen, secretaris-generaal van G.T.L.-Taxi.

De vakbonden en G.T.L., de werkgeversfederatie, besloten om samen te spreken als symbolische actie, stelt *Pierre Steenberghen*. Ze staan op dezelfde lijn tegenover de hervorming. Men verwacht gezamenlijk belangrijke gevolgen voor de sector. Na een kort overzicht van de Vlaamse taxisector, bekijkt men pro's en contra van het ontwerp van decreet. Er is ook een overzicht van de gevolgen van de totale deregulering en een vergelijking van Vlaanderen met andere steden die er al ervaring mee hebben, zoals New York, Londen, Amsterdam enzovoort. Vervolgens geven de sprekers concrete voorstellen mee.

2.1.1. De Vlaamse taxisector

De Vlaamse taxisector telt meer dan 5000 chauffeurs, werknemers en zelfstandigen. Er zijn 5839 voertuigen en dat is een enorme stijging van 22 percent in 5 jaar. Het gros bestaat uit huurwagens met chauffeur. Het gaat dan onder meer om luchthavenvervoer en transport voor gehandicapten, zoals mensen in een rolstoel. Er is ook veel VIP-vervoer en steeds meer VVB's die voor deelplatformen beginnen te werken. Zo komt men op 3509 VVB, en 2330 taxi's die zich hoofdzakelijk in de steden bevinden. Het zijn vooral de taxi's die wakker liggen van het ontwerp van decreet. De VVB's zijn meer in landelijk gebied actief.

70 percent van de chauffeurs zijn werknemer en 30 percent zijn zelfstandig. Van de werkkost van een taxi of een huurwagen met chauffeur gaat bijna 60 percent naar betaling van lonen. Besparingen hebben derhalve ongelukkige effecten.

Er zijn intussen een tiental mobiele apps beschikbaar. Ze tonen hoe de taxi langskomt en hoe de betaling via de app verloopt. Sommige apps laten toe de rit te delen, wat al kan in Antwerpen en Brussel. Het heeft nog weinig succes wegens te weinig gekend. Het moet ook op grote schaal toegepast worden om ook in gebruik te stijgen.

2.1.2. Het ontwerp van decreet

Het ontwerp van decreet komt tegemoet aan de nood aan een robuust kader voor een toekomstgericht mobiliteitsbeleid. Men aligneert verschillende types van individueel bezoldigd personenvervoer. Dat is goed. Individueel vervoer wordt geïntegreerd in het concept van basisbereikbaarheid via een ander decreet. Ook zijn er nieuwe mogelijkheden voor combimobiliteit en gedeelde mobiliteit. Bovendien is de sector de eerste die deelneemt aan MaaS-applicaties die hun weg vinden in steden die hun taxi's al goed kunnen traceren. Ze hebben hun eigen apps zodat ze zeer gemakkelijk kunnen worden toegevoegd in MaaS-applicaties.

Wat zijn de bekommernissen? Het ontwerp van decreet voert een totale deregulering in en is op maat van bedrijven zoals Uber. Men legt verplichtingen en regels op aan exploitanten en chauffeurs maar laat de deelplatformen bijna volledig buiten schot. Het ontwerp van decreet legt hen zeer weinig verplichtingen op. Kapitaalkrachtige multinationals kunnen de lokale Vlaamse operatoren dood concurreren via de vrije toegang tot de markt die ze krijgen zonder serieuze regels om na te leven. Het aantal voertuigen wordt onbegrensd. Minimumtarieven ontbreken en er is een vrije circulatie van voertuigen over het hele Vlaamse grondgebied. De taxi's rijden nu meer lokaal en de huurwagens met chauffeur doen langere, geplande ritten. Dat wordt in één pot gegooid: ze mogen overal komen. De kosten van de deelplatformen worden extern gemaakt. Ze hebben geen kosten aan voertuigen en moeten die niet aankopen, maar kunnen ervan uitgaan dat de chauffeurs zelf met alles in orde moeten zijn.

De resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer (*Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 301/4) was de aanleiding tot het ontwerp van decreet. Sommige aspecten van de resolutie zijn gewoon genegeerd. Uitgangspunt was een regeling met gelijk werk en gelijke wetten. Daarbij rijzen enige bedenkingen. De nieuwe wetgeving voorziet in zeer streng door de gemeenten gereguleerde standplaatstaxi's die met een taxameter moeten werken, met door de gemeente vastgelegde tarieven en andere eisen van daaruit. Tegelijk kunnen straattaxi's volledig vrij over heel Vlaanderen rondrijden. Ze kunnen binnen de stadsgrenzen de concurrentie aangaan met standplaatstaxi's aan eigen tarieven. Er wordt een volledig nieuwe tegenstelling gecreëerd tussen twee statuten die de

directe confrontatie aangaan. Ze zullen in de buurt van grote mobiliteitscentra wachten op klanten.

De vakbonden en werkgevers werden uitgenodigd op het kabinet van de minister voor overleg. Er zijn concrete vragen voorgelegd. Behalve enige details is totaal geen rekening gehouden met opmerkingen over meer fundamentele zaken, zoals het vrij circuleren van taxi's over het hele Vlaamse grondgebied, of de volledige deregulering en mogelijke gevolgen. Ook de problemen tussen standplaatstaxi's en straattaxi's zijn aangekaart, maar genegeerd.

2.1.3. De gevolgen van totale deregulering

Jan Sannen geeft mee dat de deelplatformen niet gebonden zijn aan een reglementering. Wat betekent het als het deelplatform Uber vrije toegang krijgt tot de markt? Ze werken uitsluitend met zelfstandigen en het statuut van de chauffeurs die werkzaam zijn in de sector komt in het gedrang. Er is volgens de spreker sprake van sociale dumping door het invoeren van schijnzelfstandigen. In het buitenland zijn al rechtszaken gevoerd en gewonnen met als besluit dat wie voor Uber rijdt, eigenlijk werknemer is. Dat wil de Vlaamse Regering niet als dusdanig regelen. Daarom vreest de spreker de afbouw van het statuut van 5000 werknemers uit de sector. Voor de klant kan het initieel positief lijken met prijsverminderingen, maar op termijn blijken de tarieven toch ook in het buitenland niet zo gunstig. Het is de prijs van het moment, afhankelijk van de drukte op de weg, en de meestbiedende zal een rit krijgen. Dat is het gevolg van vrije tarifering en de vrijemarkteconomie in de sector. Dat alles brengt ook een groter risico op ongevallen mee, agressief gedrag, het ronselen door chauffeurs zoals in het buitenland al zichtbaar is.

Iemand van Uber stelde ooit tegen de spreker dat hun systeem een oplossing voor het mobiliteitsprobleem biedt in vele steden, en ook voor het milieuprobleem. Vaststelling is evenwel dat waar deelplatformen de markt krijgen, er meer verkeersdrukte komt, en meer voertuigen. Het is geen oplossing voor het mobiliteitsprobleem, wel integendeel. Grafieken tonen aan dat de verkeersdrukte toeneemt. De lage-emissiezones ten spijt, betekenen meer wagens ook meer fijn stof en CO_2-uitstoot. Het zijn ook niet allemaal elektrische wagens.

Er zijn in de taxiwereld nogal wat kleine ondernemingen met werknemers en enkele grote taxibedrijven in Vlaanderen. De vrees leeft dat er massaal ontslagen zullen volgen, of faillissementen. Lokale overheden worden geconfronteerd met hoge concentraties van taxi's die van elders komen. Zo komt ook de openbare orde in het gedrang.

De ervaringen van het buitenland leren. Er was een dagenlange staking in Barcelona en Madrid in de taxisector tegen de vrije komst van deelplatformen. Berlijn, Amsterdam en Parijs zijn andere voorbeelden.

Wat betekent het Ubermodel voor de taxichauffeur? Tot op heden staat de werkgever van een chauffeur in voor de administratie, de verzekering en de bescherming van de werknemer. De chauffeur zorgt voor de commissie die moet betaald worden aan de Taxicentrale. Hij heeft recht op een gewaarborgd inkomen, heeft zekerheid van tarieven, de btw is geregeld en er wordt in opleiding voorzien. Het model van Uber laat de schijnzelfstandige chauffeur zelf instaan voor alles. De commissie wordt vooraf afgehouden en hij heeft geen recht op een gewaarborgd inkomen. Tarieven worden voor hem bepaald en de btw kan mogelijks naar het buitenland verdwijnen, oppert de spreker. Hij moet bovendien zelf investeren in een te duur voertuig om zijn werk voor Uber te kunnen doen. Niet zelden moeten de chauffeurs 12 uur per dag werken om de afbetaling van het voertuig aan te houden. De revolutie van Uber ligt niet in het gebruik van

nieuwe technologie maar in een nieuwe arbeidsrelatie die men wil doorduwen, de volatiliteit van het kapitaal en de ontankering die het teweegbrengt.

In New York is onderzoek verricht waaruit bleek dat heel wat kosten worden afgewenteld op de chauffeurs: kosten voor het voertuig, voor verzekeringen enzovoort. Er is een enorme stijging te noteren van het aantal privévoertuigen dat zich op de markt begeeft. Sinds 2005 is het aantal voertuigen verdubbeld (zie slide 16 van bijlage 2). In New York rijden er ongeveer honderdduizend deelplatformvoertuigen rond. Er zijn ongeveer 10 miljoen inwoners en in Antwerpen een half miljoen. Dat zou bij extrapoleren duizenden voertuigen in Antwerpen opleveren. Dat is onleefbaar, aldus de spreker.

Andere vaststelling is dat ook in New York geïnvesteerd is in openbaar vervoer, waarvan het gebruik aanzienlijk blijkt af te nemen. Niet het collectief, maar het individueel vervoer neemt toe (zie slide 17).

Carine Dierckx stelt dat de analyses van het marktaandeel van deelplatformtaxi's vrij schaars zijn. Er is wel een studie van Second Measure, een bedrijf dat de betalingen met krediet- en betaalkaarten analyseert. Die toont aan dat op de Amerikaanse markt een duopolie is ontstaan tussen Uber en Lyft (zie slide 18). In bepaalde steden hebben ze elk een monopolie. In de beschikbare grafieken is Uber Eats, een heel ander deel van de onderneming, opgenomen tot in 2017. De cijfers kloppen dus niet en zijn hoger ingeschat dan de werkelijkheid. De taxi kende een sterke daling in zijn rol. De taxisector vindt het bijzonder irritant telkens te moeten horen van de minister dat ze een monopolie hebben. Dat klopt niet. In de Vlaamse steden zijn er vooral meerdere taxibedrijven actief. In kleine gemeenten is dat er soms eentje, maar in andere gemeenten is dat dan weer een andere, wat geen feitelijk monopolie kan worden genoemd. Des te erger is het dat de minister dat aangrijpt om een feitelijk monopolie voor Uber door te drijven over het hele gewest. De sociale dumping als gevolg van die monopolievorming is enorm.

In New York is er onderzoek ingesteld naar het inkomen van de chauffeurs en The Center for New York City Affairs kon een zeer ernstige daling vaststellen (zie slide 19). In oktober 2017 verdiende 58 percent van de chauffeurs minder dan het minimumloon van 17,22 dollar. Van die 58 percent zijn er dan nog eens 85 percent die de 17 en zelfs de 15 dollar niet halen. Oorzaak is een overaanbod aan chauffeurs die stilstaan en dat wordt niet betaald. Ze voeren vooral korte ritten uit aan lage tarieven en worden behandeld als zelfstandigen. Ze staan zelf in voor de kost en wat ze overhouden aan een rit is veel te weinig. De chauffeur heeft geen enkele inspraak wat tarifering betreft.

Chauffeurs presteren langere dagen om meer loon te verzamelen en de werkuren bij te schaven. In New York brengt zo al 10 percent van de chauffeurs meer dan 60 uur per week achter het stuur door (slide 20). Dat heeft een impact op de veiligheid. Studies aan de universiteit stelden dan ook vast dat de toename van het aantal ongevallen rechtstreeks gelinkt is aan het gebruik van de deelplatformen. Bij afmelding krijgen chauffeurs vaak nog een berichtje om te vragen of ze echt willen afmelden en dat er nog een rit staat te wachten. De wortel wordt hen voor de neus gehouden.

Ook Londen heeft problemen met de sociale dumping. Het loon van taxichauffeurs is er gekelderd met de komst van Uber, richting minimumloon (slide 21). Men vreest voor een sociaal bloedbad door minder omzet, minder ritten enzovoort. Amsterdam hield tevredenheidsenquêtes (slide 22) en kwam tot de vaststelling dat de dienstverlening slechter is en de diensten verminderd sinds de komst van Uber. Er worden tot vier keer meer boetes uitgeschreven. Ze gaan over straattaxi's die werk afpakken van standplaatstaxi's: een echte taxioorlog.

Het aantal ongevallen dat te wijten is aan oververmoeidheid van chauffeurs, heeft de Amsterdamse gemeenten wakker geschud. In luttele weken vielen vier doden die rechtstreeks aan Uber gelinkt waren. Naast menselijke drama's brengt het enorme schade toe aan het imago van de taxisector. Ook daar hebben de chauffeurs gereageerd. Amsterdam stelt een maximumrijtijd van 12 uur in.

In Londen gaat het ook niet goed met de chauffeurs. Het welzijn van de taxichauffeurs bij Uber is er slecht aan toe. Zo ligt het angstgevoel duidelijk hoger dan bij de gemiddelde werknemer of zelfstandige (slide 23). New York wordt evenmin gespaard en telde in 2018 maar liefst 7 zelfmoorden die rechtstreeks gelinkt worden aan de komst van Uber (slide 24). In Zaventem zijn de chauffeurs bijzonder zenuwachtig. Uber komt daar op de markt en werknemers hebben hun loon met 15 percent zien dalen in de laatste weken en maanden. De spreekster verwijst naar de recente relletjes als actie en opstand tegen de broodroof van Uber (slide 25). Met de autoriteiten van de luchthaven wordt intussen overlegd om daar de situatie te regelen en in orde te brengen.

Waar minister Weyts de deuren voor Uber en co wagenwijd open wil zetten, grijpen alle andere landen waar het al bestaat juist in en worden er limieten opgelegd. In New York is er sprake van een minimumloon opleggen en een limiet op het aantal taxi's. De Londense burgemeester wil het aantal taxi's beperken en weert Uberchauffeurs naar buiten de stad. Ook daar wordt over minimumverloning gepraat. Amsterdam gaat buiten de rijtijden ook het aantal taxi's proberen te beperken (zie slides 26, 27 en 28). De voorgestelde deregulering is geen goed idee, meent men, en de sector licht zijn maatregelen nogmaals toe. Men krijgt vooralsnog geen gehoor.

2.1.4. Concrete voorstellen

Pierre Steenberghen verklaart dat het de bedoeling is om eventueel via amendering nog correcties aan te brengen.

– Verplicht minimumtarief en -inkomen

Een eerste voorstel is het verplicht invoeren van een minimumtarief en een minimuminkomen. In een aantal landen komen grote reuzen op de markt zoals mytaxi en het Chinese DiDi en deze voeren een beleid met verlies. Uber maakte 70 percent verlies op de omzet in de laatste jaren. Ze blijken bereid om tegen hoge kost lage tarieven te hanteren. Zo rekende men in Duitsland gedurende een aantal maanden 5 euro per rit. Dat verleidt klanten. De andere taxiritten verdwijnen snel en na enkele maanden kunnen de chauffeurs niet meer betaald worden en sluiten de reguliere taxibedrijven. Aan die strategie om een monopolie te verwerven, moet paal en perk gesteld worden. Dat kan met een minimumtarief om dumpingprijzen en -praktijken tegen te gaan. Artikel 19 stipuleert dat de Vlaamse Regering minimumtarieven "kan" vastleggen voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer. De commentaar van de minister laat vermoeden dat men veeleer een evaluatie zou doen na twee of drie jaar. Het vergt slechts luttele maanden om de reguliere bedrijven kapot te maken, verzekert de spreker. Als daarentegen in een overgangsbepaling staat dat het "moet", dan kan men ook nadien evalueren. Voor de chauffeurs die via een deelplatform werken, zoals in New York en Londen, moet er een verplicht minimuminkomen zijn. Het deelplatform bepaalt het tarief en beslist over de commissie die varieert tussen 20 en 30 percent.

– Voorkom mobiliteitschaos en negatieve impact op milieu

Een ander probleem is de mobiliteitschaos en de negatieve impact op het milieu. Als al die Vlaamse taxi's en 3500 huurwagens met chauffeur overal mogen

circuleren dan zal er een enorm vervoersaanbod ontstaan waar er mobiliteitsknooppunten zijn. Dat gaat ten koste van het openbaar vervoer en er zullen meer straattaxi's rondhangen bij taxistandplaatsen. In Zaventem klaagt men al dat er buiten de perimeter amper nog parkeerplaatsen te vinden zijn vanwege de talloze TL-nummerplaten die voor de deur staan. Een oplossing zou kunnen zijn een verbod in te stellen op het zonder voorafgaande bestelling leeg rondrijden van straattaxi's. Dat is al opgenomen in de huidige wetgeving voor taxi's en huurwagens. Die mogen niet zomaar rondrijden. Eenmaal de bestelling uitgevoerd, moeten ze naar een volgende klant of naar de garage, of van de weg af.

Voorts wil men ook inzake het aantal voertuigen een overgangsbepaling om niet meteen de deur wagenwijd open te zetten. Die moet stipuleren dat in de aanvangsfase het aantal voertuigen dat wordt ingezet voor diensten van individueel bezoldigd personenvervoer in Vlaanderen wordt gelimiteerd tot 1 voertuig per duizend inwoners van het gewest. Met 6,5 miljoen inwoners zijn dat 6500 taxi's en dus al 800 meer dan wat er nu op de markt is aan taxi's en VVB's samen. Na gunstige evolutie kan de regering na 2 jaar evalueren en de limiet verhogen of volledig laten verdwijnen om tot een onbeperkt aantal te komen.

Bij de berekening van dat maximum zou men geen rekening houden met openbaarvervoertaxi's en rolstoeltaxi's. De databank Centaurus kent die aantallen. Die moeten uit de berekening blijven. Daarop hoeft geen grens gelegd.

– Bescherm chauffeur en klant

De bescherming van chauffeur en klant zijn primordiaal. De chauffeurs zullen langer werken om hetzelfde te verdienen. Om te vermijden dat het gevaarlijk wordt voor de klant vraagt men om een maximumaantal achtereenvolgende werkuren en verplichte rustpauzes in te schrijven. Dat geldt al voor de overige transportsector via een Europese richtlijn. In Nederland worden intussen ook maximumrijtijden gehanteerd voor taxichauffeurs, zowel voor werknemers als zelfstandigen.

– Verzeker implementatie en controle van de standplaatsmeter

Implementatie en controle van de standplaatsperimeter moet verzekerd zijn. Ongeacht de perimeter, zal men te maken krijgen met straattaxi's die bijvoorbeeld nu al in Zaventem aan het tankstation aan de luchthaven staan en daar in grote groep wachten. Er is een virtuele file en men wacht op zijn bestelling. De controle van de standplaatsperimeter zal volgens de spreker dus grote problemen genereren. Het vrij circuleren van de voertuigen zou volgens de memorie van toelichting ervoor zorgen dat men nooit meer leeg terugrijdt. Dat klopt niet, stelt de spreker. Dat kan enkel met vooraf geplande ritten. Er wordt alleen overlast gecreëerd van rondrijdende straattaxi's die wachten op hun bestelling. Meer lege rondritten dus en dat wil men juist vermijden.

De grote bedrijven melden al dat ze nooit standplaatstaxi zullen worden, omdat ze dan gebonden zijn aan de taxameter. Als straattaxi in de steden zijn ze volledig vrij in doen en laten. De verhouding standplaatstaxi's versus straattaxi's zal derhalve omgekeerd worden. Bovendien kunnen ze dan ook nog ritten op straat oppikken zonder de 25 percentcommissie aan het deelplatform te betalen, zwart dus. Daarom vraagt hij om een verbod op het leeg rondrijden van straattaxi's zonder voorafgaande bestelling, behalve indien deze onderweg is naar de thuisbasis of een privéterrein. Specifieke uitzonderingen zijn mogelijk voor onder meer rijden naar de technische keuring. De MORA stelde voor dat straattaxi's die besteld worden via handopsteking geen klanten mogen oppikken in de perimeter. De Vlaamse Regering heeft dat advies niet gevolgd. Dat is een

regelrecht stimuleren van zwarte ritten waarbij de straattaxi's dan een ander tarief hanteren omdat ze de commissie niet moeten betalen. De bestelling met handopsteken wil de spreker voorbehouden zien voor standplaatstaxi's.

– Leg een minimumaantal verplichtingen op aan deelplatformen

Men vraagt tot slot om minimaal een aantal verplichtingen op te leggen aan de deelplatformen. De regelgeving laat wel openingen om ze te reguleren. Toch vraagt de spreker om een verplichte en intrekbare vergunning in te voeren voor de tussenpersonen. Nederland aarzelt nog. Ook de eis om een maatschappelijke zetel op Belgisch grondgebied te hebben, is noodzakelijk. Anders hoeven ze geen toegang tot de databank te verlenen en opereren ze makkelijk vanuit een ander land. Men moet anders binnenbreken op de hoofdzetel in Amsterdam en daar geeft men niet graag gegevens vrij.

Ook de eisen qua beroepsbekwaamheid zijn essentieel, net als het jaarlijks overmaken van alle ritten die via hen zijn doorgegeven. Waarom maakt men daarvan geen gebruik? Voorts moeten de inspectiediensten te allen tijde over de nodige informatie kunnen beschikken.

De International Road Transport Union stelt voor om een beperking in te voeren op het aandeel van de lokale taxivloot die door hetzelfde deelplatform bemiddeld wordt. Lokaal kan dat beperkt worden en moet niet één deelplatform de hele vloot beheren.

2.1.5. Conclusie

Ter conclusie geeft de spreker mee dat de vakbonden en de werkgevers in essentie niet tegen een nieuw decreet zijn, zeker voor de modernisering van de taxisector en een betere integratie in het mobiliteitsbeleid. Het ontwerp van decreet draagt ertoe bij, maar er schort nog heel wat. Bovenal waarschuwt men voor de ongebreidelde deregulering, nefaste gevolgen voor de klant, de mobiliteit en de chauffeurs en totale ontankering van de sector. De sector vraagt redelijke grenzen aan de 'Uberisering'.

2.2. Vragen en opmerkingen van de leden

Marino Keulen citeert William Ewart Gladstone, een staatsman en voormalig premier uit Groot-Brittannië: "You can't ignore the signs of the times". Het ging over het algemeen enkelvoudig stemrecht, maar is eigenlijk van toepassing op de evoluties in de samenleving. Op zeker ogenblik moet zelfs wetgeving plooien en meegaan door wat leeft in de samenleving te vertalen naar regelgeving. Het lid stelt dat men probeert de vernieuwing een kans te geven met respect voor datgene wat er bestaat. Uber en mytaxi zijn fenomenen. Hij meent echter dat die nooit in kleinere gemeenten zullen komen en vindt dat alles dan ook in de juiste context en verhoudingen moet worden beschouwd. De focus moet op de reiziger liggen. Als men meer mensen in collectief vervoer in de vorm van taxi's zou krijgen en het gemotoriseerd privévervoer kan zo voor een groot deel geëliminineerd worden, dan zou dat volgens Marino Keulen zelfs een goede zaak zijn, ook in het kader van de milieudoelstellingen. Hij wijst op het onderschatte fenomeen van de illegale taxi's, die veel inpikken.

Het lid acht een evaluatiemoment wel zinvol om te bekijken hoe de respons is op het taxigegeven en hoe de sector er voorstaat. Hij pleit vooral voor het initiatief van minister Weyts en vermoedt dat hij vooral wil bewaren wat goed is, en dat binnen een vorm van reglementering.

Dirk de Kort kreeg te horen dat mensen in het buitenland wel eens gebruikmaken van straattaxiconcepten maar dat taxi's in België te duur zijn. Of ze deelden een taxi omdat het duur is. Dat beeld overheerst in België, oppert het lid. Hij vindt dat men zich erop moet richten om dat vervoermiddel betaalbaarder te maken. De onzichtbare files komen voor hem veel te weinig ter sprake: mensen die zich niet meer kunnen verplaatsen omwille van de kostprijs. Het voorliggende ontwerp van decreet en het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid moeten ervoor zorgen dat er een vlottere mobiliteit gerealiseerd kan worden. Ze bieden mogelijkheden, meent Dirk de Kort. Hij ziet dat mede in een uitbreiding naar meer landelijke dienstverlening en de combinatie van vervoer op maat, basisbereikbaarheid, de openbaarvervoertaxi. Hij is verheugd over de extra tewerkstelling die dat brengt en stelt dat men daarnaast ook de ogen niet moet sluiten voor technologische evolutie. De spelregels worden gewijzigd en er wordt voor de toekomst een gelijk speelveld georganiseerd voor zowel deelplatformen als de traditionele taxisector. Het lid en zijn fractie willen taxigebruik stimuleren en zien kansen in een gelijk speelveld voor stad en landelijk gebied. Hij begrijpt zeker de bekommernissen en aandachtspunten die zijn aangevoerd. En dus moet men die ook voor ogen houden. Hoe schatten de sprekers de mogelijkheden voor de taxisector in met het ontwerp van decreet, met het oog op de gewenste ontwikkeling op het platteland?

In verband met de levering van pakjes is er een serieuze evolutie met het elektronisch bestellen. In België worden dagelijks 400.000 pakjes geleverd, een gigantische inzet. Werken aan klimaat betekent ook dat er iets gebeurt om ook die leveringen properder en efficiënter te doen. De busjes die vandaag leveren, rijden ook heel wat lege ritten. Kunnen taxi's in die zin niets betekenen? Kunnen er geen hubs ontstaan bij mobipunten? Ziet men geen businessmodel in het combineren van pakjesleveringen en personenvervoer?

Wat betreft de groene mobiliteit kan ook de taxisector een bijdrage leveren. Waar staat de sector in dat verband? Wat zijn de ambities en de verwachtingen ten aanzien van de Vlaamse overheid?

Bert Maertens merkt op dat alles razendsnel evolueert op het vlak van klimaat en energie, en inzake digitalisering. Dat heeft ook geleid tot moderniseringen in de taxisector en invoering van nieuwe technieken. Het ontwerp van decreet moet die vernieuwing een plaats geven, maar is vooral opgesteld met het zeer bewuste doel om in de sector de kwaliteit en betaalbaarheid van de dienstverlening te verbeteren voor de Vlaming. Mensen nemen te weinig de taxi vanwege de hoge kostprijs. Om de taxi ook als essentieel onderdeel van het concept basisbereikbaarheid en de combimobiliteit mee te nemen, moet er aan die kostprijs wat gebeuren. Ook de optimale benutting van de taxicapaciteit is van belang, het vermijden van lege ritten. Het lid heeft in elk geval begrip voor een aantal bezorgdheden van de sprekers. Hij meent evenwel dat verandering tot goede effecten zou moeten leiden.

De vrees voor sociale dumping lijkt hem enigszins gegrond gezien de internationale gebeurtenissen. Tegelijk wil het lid afwachten hoe de markt in Vlaanderen zal reageren. De mogelijkheid om een minimumtarief te bepalen voor een taxirit, is ingeschreven in het ontwerp van decreet. Het zelfde kan met een maximumtarief om de betaalbaarheid te garanderen. Het lid doet daarom een oproep om het ontwerp van decreet en de markt het voordeel van de twijfel te geven en af te wachten wat er gebeurt. De evaluatie is door de minister toegezegd. Die moet dan gebeuren op basis van feiten en cijfers.

Er zouden veel meer auto's in het straatbeeld rondrijden en taxi's leeg rijden of overbodige ritten doen. Het is dan zaak om te zorgen voor het vergroenen van

het rijdend patrimonium van taxibedrijven. Welke inspanningen levert de sector al en wat kan er nog gebeuren? Zijn er stimuli nodig?

Hoe gebeurt de klachtenbehandeling in de sector? Worden klachten geregistreerd en hoe verloopt de controle en beoordeling daarvan?

Joris Vandenbroucke beaamt dat een taxirit niet goedkoop is. Het is dan ook geen openbaar of collectief vervoer maar geïndividualiseerd vervoer, oppert het lid. Iemand brengt een persoon op afroep naar een door die persoon gekozen plek. De taxisector zou ook volgens hem de gaten in het vervoersnet mee moeten kunnen invullen. Die worden alsmaar groter, bijvoorbeeld voor laatavondvervoer. Het aanbod openbaar vervoer is dan vaak quasi onbestaand of onvoldoende. Een taxi kost dan wat. Het lid wil altijd weten of het om een zelfstandig taxichauffeur dan wel een chauffeur in dienst gaat. Het is intussen duidelijk dat taxichauffeurs niet onwezenlijk veel geld verdienen. Dat is niet zo onlogisch want er is de aankoop van de wagen. Die moet aan diverse normen voldoen en tijdig afgeschreven worden. Hij wordt niet constant gebruikt maar staat regelmatig stil. Een gezinswagen kost tot 500 euro per maand zonder één kilometer te rijden. Voor een taxi is dat een veelvoud. De kosten moeten gedekt worden. Vraag is dan of een decreet dat alle normen loslaat een oplossing biedt, dat er tegelijk voor zorgt dat het aanbod meer voldoet aan de vraag, dat betaalbaarheid genereert en dat ervoor moet zorgen dat de chauffeur een redelijk inkomen overhoudt. Dat vindt het lid alvast een basisvoorwaarde en het verheugt hem dat werkgevers en werknemers met één stem spreken. Dat beschouwt hij als een niet te negeren signaal.

Joris Vandenbroucke hoort heldere argumenten met betrekking tot de 'Uberisering' van de taximarkt. Het inkomen van mensen dat onder het niveau van het aanvaardbare is gezakt – ondanks de vele uren –, de concurrentie met het openbaar vervoer, dat lijdt onder dumpingtarieven en ook de veiligheid komt in het gedrang. Wat hem het meest zorgen baart, is evenwel dat door alle regels los te laten om de markt zijn werk te laten doen, de markt juist kapotgemaakt wordt. Door een beperkt aantal spelers met zeer veel financiële middelen gedurende langere tijd onder de prijs te laten werken, laat men de markt onderuit halen en vestigt men de facto een monopolie. Uber is zeer winstgevend geweest voor wie er initieel in heeft geïnvesteerd. Het bedrijf Uber Technologies maakte evenwel in 2018 3,5 miljard dollar verlies. Heel veel mensen die op verschillende plaatsen werken voor het bedrijf manifesteren tegenwoordig om toch een absoluut minimum te verdienen. Men mag daarvoor niet blind willen zijn.

Dat impliceert niet dat Joris Vandenbroucke alles bij het oude wil laten. Het is volgens hem ook niet nodig om het hele ontwerp van decreet onderuit te halen om de taximarkt in Vlaanderen in beweging te kunnen brengen. Het is wel zo dat er oog moet zijn voor de aangehaalde feiten en gegevens die uit onderzoek van ernstige instanties voortvloeien. Het is nodig om lering te trekken en te vermijden dat men dezelfde fouten maakt. Het betoog van de VVSG en de sociale partners loopt gelijk, maar dan vanuit een ander perspectief, stelt het lid. De pijnpunten zijn dezelfde: totaal loslaten van de aantallen, het onbeperkt laten van de regio waarin onder vergunning kan worden gewerkt en het loslaten van de prijzen zijn aanzetten tot negatieve effecten. Het lijkt Joris Vandenbroucke aangewezen het betoog van de VVSG in acht te nemen en zonder de ratio van het ontwerp van decreet helemaal om te gooien, toch minstens de mogelijkheid om beperkingen op te leggen, ook in te schrijven, zeker wat betreft de prijzen. In een hyperconcurrentiële omgeving met wereldwijde spelers en een enorme financiële slagkracht, en gelet op de internationale feiten, is het vooropstellen van een minimumprijs een absoluut minimum voor het lid. Een evaluatie is dan het moment om bij te sturen naar ervaring. De risico's zijn te groot en de

voorbeelden in het buitenland te scherp om het ontwerp van decreet zonder meer door te zetten, aldus Joris Vandenbroucke.

Björn Rzoska krijgt de indruk dat men al de bespreking van het ontwerp van decreet voert en niet meer in een hoorzitting zit. Bovendien meent hij onderliggend te horen dat de meerderheidspartijen het al lang eens zijn om het ontwerp van decreet door te drukken zonder meer. Hij hoopt het fout te hebben. De reacties zijn behoorlijk defensief en dat maakt openingen zoeken moeilijk. Het maakt een hoorzitting overbodig en dat vindt het lid jammer.

Er zijn bepaalde zaken voorgelegd waarvoor men niet blind en doof mag blijven, aldus Björn Rzoska. Als men de presentatie en de opmerkingen van de VVSG bovenop de presentatie van werkgevers en werknemers – die zij aan zij staan –, legt, dan zijn er gelijklopende pijnpunten te filteren. Ook Björn Rzoska heeft geen probleem met een nieuwe dynamiek in de taxisector, een mee-evolueren met de samenleving. Tegelijk hoopt het lid dat er ruimte is voor remediëring van een aantal aangehaalde en onmiskenbare knelpunten.

2.3. Antwoorden van de vakbonden en G.T.L.-Taxi

Pierre Steenberghen reageert in eerste instantie op de opmerking dat de taxi te duur is. Dat begrijpt de spreker, maar hij wijst er ook op dat het dan ook om een sector gaat die niet voor 70 of 80 percent gesubsidieerd wordt. Er is een chauffeur aan boord en zowat 60 percent van de kost van een taxi zijn personeelskosten. Er zijn mogelijkheden tot vermindering van de prijs, bijvoorbeeld door het verhogen van de commerciële snelheid, wat kan door op de busbaan te rijden.

Meer collectief vervoer kan ook de prijs drukken. Die opties wil de sector zeker helpen realiseren. Wat de technologische revolutie betreft, is er weinig verband te vinden, geeft de spreker aan. Daarmee zijn de prijzen niet te verlagen. Alle bedrijven zijn uitgerust met de modernste technologie en sturen de dichtstbijzijnde taxi. De prijs is gelinkt aan de kost van de chauffeur. Die schrappen kan een taxirit goedkoper maken en dat is misschien wat Uber en sommigen hopen.

Met het voorliggende ontwerp van decreet zal op het platteland niets veranderen, verzekert de spreker. Huurwagens met chauffeur die werken op het platteland noemt men gewoon taxi en die blijven daar werken. Ze zullen allicht zelfs geneigd zijn meer naar de stad te trekken. Ze zullen blijven plannen om lege kilometers te vermijden. Als men veel kilometers aflegt, plant men beter en bestelt men langer op voorhand. Die ritten blijven bestaan en zijn goedkoper, juist daarom.

Met betrekking tot vergroening zijn de laatste jaren grote inspanningen gebeurd. Er zijn engagementen genomen, samen met de BBL en de steden. Er is een hele dynamiek ontstaan om naar elektrische voertuigen over te stappen. Het ontwerp van decreet zet alles vast. Men weet niet wat de steden nog te zeggen hebben. Het behelst een serieuze meerkost voor de bedrijven waarvan sommige bezig zijn met de aanleg van een hoogspanningscabine. Dat kost een fortuin. Alle steun is welkom.

Men staart zich blind op de technologische evolutie en het heeft er allemaal zo goed als niets mee te maken. De taxisector heeft dat evenzeer gevolgd en de deelplatformen hebben er niet eens wat mee te maken. Het gaat simpelweg om het statuut van de chauffeur en dus sociale aspecten. Goedkoper zijn kan door chauffeurs uit te buiten en alle lasten op hen af te schuiven. Men gaat werken met nepstatuten en mensen die dat in bijberoep doen. Er komen duizenden chauffeurs bij zoals in Amsterdam, die dan in zeer slechte omstandigheden

moeten functioneren. Zo wordt een taxi goedkoop. De rest is larie, want de taxisector kan perfect in MaaS-platformen meewerken. Dat is kant-en-klaar en al in de wetgeving ingeschreven, aldus de spreker. De uitgebuite chauffeurs moeten een wagen leasen op drie jaar, zoals men voorstelt, en dan denken ze dat ze alleen maar een klein bedrag moeten afbetalen. Ze halen evenwel de drie jaar niet eens, stelt de spreker. Dan verdwijnen ze en er springen anderen in de plaats. Dat is het systeem dat men wil invoeren.

Jan Sannen bevestigt uitdrukkelijk dat de taxisector technologisch echt mee is. Taxi's zijn uitgerust met nieuwe technologieën. Taxiritten kosten wat ze kosten. Bus en trein zijn duurder dan wat men betaalt. De overheid legt bij en subsidieert. Subsidieer dus de taxisector en dan wordt het ook goedkoper. Het goedkoper maken ten koste van de chauffeur kan niet. Zo gaat men niet met burgers om, stelt de spreker.

Het klimaat acht de sector zeer belangrijk en dus worden er op eigen initiatief heel wat inspanningen geleverd, mee gedragen door de stedelijke overheid. Als men de reglementering op een hoger niveau brengt naar Vlaanderen dan moet er in die zin ook reglementering opgelegd worden door de Vlaamse overheid. Vrijwillig extra kosten doen met onder meer speciale hoogspanningscabines in de garages, dat kan alleen een groot bedrijf. Voor een kleiner bedrijf is dat veel moeilijker. Misschien kan de minister voorzien in budget om de vergroening zo mogelijk te maken. Als volksvertegenwoordiger kan men erover nadenken die middelen die jaarlijks worden teruggeboekt nuttig op die manier in te zetten, stelt de spreker voor.

Over de mogelijkheid van een pakjesdienst kan er geen antwoord worden gegeven, omdat dat wrijving oplevert met andere beroepsfederaties, onder meer Febetra. De spreker heeft wel de indruk dat men twijfelt aan wat de sector heeft gebracht. De sector is al enkele jaren bezig, van 2014, toen het eerste deelplatform verscheen, met het aanleggen van een documentatiebank over deelplatformen en Uberisering. Men is dus goed gedocumenteerd over de gevolgen. Men verzint niets en probeerde het kabinet ook de nodige waarschuwingen mee te geven over hoe het verhaal in andere landen is gelopen. Men houdt er geen rekening mee. Op het kabinet is men mogen komen luisteren maar van een echt gesprek was er geen sprake.

Carine Dierckx spreekt evenzeer tegen dat de sector niet wil veranderen of oubollig zou zijn. De sector wil wel degelijk veranderen en moderniseren, maar niet met een sociaal bloedbad tot gevolg. De spreekster noemt het utopisch om te redeneren dat een taxi die veel goedkoper wordt voor de klant ideaal is, maar de werkelijke kost ervan niet in te calculeren: de wagen, verzekering enzovoort zijn kosten die niet verlagen. Het geld hiervoor gaat men dan in eerste instantie bij de werknemer halen, die het met een pover loon moet doen en bij de schijnzelfstandige die alle risico's op zich neemt, een auto leasen en dan zich geconfronteerd zien met het moment waarop ze eigenlijk die lage tarieven niet meer kunnen bolwerken. Zij stoppen, gaan failliet en hun plaats wordt ingenomen door anderen, met alle menselijke drama's tot gevolg.

Als men de prijs laat zakken zonder rem, blijven toch een hoop kosten gelden. De taxibedrijven hebben werknemers in dienst die al voor degelijk vervoer zorgen, zien erop toe dat er opleiding is, zorgen voor de medische schifting en dat de mensen aan het stuur voldoen aan alle eisen, een bewijs van goed gedrag en zeden hebben zodat men weet dat men instapt bij een betrouwbaar persoon enzovoort. Wie dat allemaal doet, zal kapot geconcurreerd worden. Bovendien zijn er geen garanties dat, eenmaal de markt gebroken is, de prijzen niet zullen stijgen. Dat ten koste van werknemers en bedrijven die al jaren goed werk leveren. De spreekster roept op tot enig realisme.

Wat vergroening betreft, zijn er in Antwerpen een aantal elektrische taxi's. Die kosten veel meer in aankoop en moeten ook nog opladen. Voor een taxi is dat stilstaan. Gewoon tanken laat toe meteen door te werken. Hoe moet die extra kost opgevangen worden? Als de prijs niet langer gedekt wordt door omzet en inkomsten, hoe kan men dan garanderen dat daarin geïnvesteerd zal worden?

Als er een prijzenslag georganiseerd wordt, dan moet men niet louter naar werknemers, maar ook naar milieu kijken.

Nog een utopie is het verhaal van de lege ritten. Als een Uberchauffeur tegen een prijsje iemand van Antwerpen naar Mechelen brengt, moet men hopen dat daar toevallig net op dat uur nog een klant richting Antwerpen moet. En als er een andere klant is, kan die net zo goed naar Charleroi willen. De chauffeur verdient zijn kost met die ritten en doet ze dus, weer in de vaak ijdele hoop dat er juist op dat ogenblik ergens een klant zal zijn die toevallig naar Antwerpen wil. De lege ritten zullen er altijd zijn, al is het mogelijk dat de chauffeur de rit naar nog verder niet aanneemt en verder blijft circuleren op zoek naar de juiste rit. De spreekster hoopt dat men dat circuleren tegengaat en voorspelt anders bitsige concurrentie. Ze verwijst naar het buitenland waar er heel wat agressie is onder chauffeurs. De straattaxioorlogen zijn legio. De scenario’s aan Tomorrowland als iedereen vertrekt zijn tekenend, stelt de spreekster. Het zijn niet de degelijke taximaatschappijen maar een taximaffia die bagage uit de handen rukt van mensen. Het schaadt het imago van de taxisector.

3. Uber

3.1. Toelichting door Uber

3.1.1. Evenwichtig ontwerp van decreet

Nick Hilhorst is blij met wat voorligt. Hij ziet in het ontwerp van decreet een evenwicht tussen de verschillende belangen. Er is twee jaar werk aan voorafgegaan met zorgvuldige afweging van inbreng van de verschillende adviesorganen. Het ontwerp van decreet legt de grondslag om een duidelijk doel te verwezenlijken, met name de taxi tot een volwaardig toegankelijk mobiliteitsmiddel te maken voor alle Vlamingen. Er wordt specifiek aandacht gevraagd voor kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en sociaaleconomische impact. Het exclusieve en expliciete doel is tevens dat zowel de huidige taxi als nieuwe concepten een kans krijgen. Volgens Uber zijn daarvoor de basisvoorwaarden opgenomen. De kern van het ontwerp van decreet is voor Uber dat, om de taxi werkelijk volwaardig en toegankelijk te maken, het essentieel is dat de generieke maximumnorm wordt losgelaten en dat de prijzen geflexibiliseerd worden.

Een groot deel van de taxibusiness en de kosten zijn het uurloon en dus de inkomsten van een chauffeur. Een taxirit is meer dan het 20 minuten durende gebruik van het voertuig, maar behelst ook de 40 minuten dat het voertuig heeft staan wachten. Hoe efficiënter dat gericht kan worden, hoe lager de huurprijs kan zijn terwijl het toch dezelfde omzet voor een chauffeur genereert. Die efficiëntie is essentieel om het systeem beter te laten opereren en uiteindelijk om ook taxi’s toegankelijker en goedkoper te maken voor Vlamingen.

De essentie van het Ubermodel en dat van gelijkaardige systemen, is dat het klanten/reizigers en chauffeurs efficiënt aan elkaar koppelt. Het model verhoogt ook de bezettingsgraad. Dat maakt een lagere prijs mogelijk wat het geheel weer aantrekkelijk maakt voor reizigers. Dat zorgt voor een hoge bezettingsgraad en zo ontstaat er een positieve spiraal die nog versterkt. De vraag leidt tot toenemend aanbod en dat zorgt voor een kortere aanrijtijd en hogere zekerheid. Die spiraal bevordert de toegankelijkheid van de taxi. De regelgeving moet wel

toestaan dat vraag en aanbod in balans blijven. Het instellen van een maximum van 1 taxi per 1000 inwoners beperkt de balans van vraag en aanbod, oppert de spreker. Het aanbod kan niet meegroeien met de vraag en dan faalt de markt. Dat leidt tot een slechtere dekking en hogere prijzen.

Dat geldt ook voor minimale en maximale prijzen, weet de spreker te vertellen. Een minimumprijs zou de inkomsten van chauffeurs zeker moeten stellen. Dat is niet per se zo. Het gaat om wat hij aan het einde van een week overhoudt en niet om wat hij per rit verdient. Er moeten zo veel mogelijk ritten zijn aan een zo goed mogelijke prijs. Als de minimumritprijs te hoog wordt ingesteld, blijft de taxi een luxeproduct. Is de vraag beperkt, dan worden er te weinig ritten gereden. Een chauffeur kan dan per rit meer verdienen, maar houdt aan het eind van de week minder over. Een minimumtarief noemt de spreker onverstandig en het beperkt de optie om in de toekomst nog goedkoper diensten aan te bieden met ritdelen of andere vormen van vervoer.

Om van taxi's daadwerkelijk een aantrekkelijk, toegankelijk en volwaardig vervoersmiddel te maken is het volgens Uber nodig om de generieke maximum-norm los te laten en de prijzen te flexibiliseren. Dat is wat het ontwerp van decreet doet. België maakt dan deel uit van een reeks landen waar de modernisering is ingezet. Finland, Letland, Estland voerden de hervorming door, Noorwegen is ermee bezig en in Slovakije treedt ze ook kortelings in voege. De hervorming noemt de spreker goed voor reiziger, chauffeur en samenleving.

3.1.2. Goed voor de reizigers

Technologie en met name apps bieden een volledige transparantie voorafgaand aan de rit. De prijs is bekend en men weet bij wie men in de auto stapt. Bij gewone taxi's is dat absoluut niet het geval. Als er wat fout gaat, is het maar de vraag of u kunt traceren wie de chauffeur was. De technologie kan ook elders gebruikt worden, maar moet een kans krijgen.

Het volledige systeem is gebouwd op kwaliteit. De reiziger geeft de chauffeur feedback en andersom. Zo gaat kwaliteit ertoe doen. De feedback voor de chauffeur is gericht op verbetering. Hij krijgt inzicht en uitleg. Zo weet hij dat gedrag en uitzicht van de auto ertoe doen. De kwaliteit op de integrale markt kan zo verbeteren. De grafiek van de totale Amsterdamse taximarkt toont inderdaad aan dat de kwaliteit op de taximarkt afneemt. Uitgesplitst naar besteld vervoer is er een constante waar te nemen. De daling zit vooral in de opstapmarkt.

Ook de volledige transparantie is gegarandeerd: wie, wat, waar, wanneer, prijs, wie reed enzovoort. Men ziet ook als iemand heeft omgereden en dus heeft dat geen zin meer. Er is gps en routeplanner om de juiste weg te nemen. Mocht er wat mis gaan, wordt het ook heel makkelijk om klacht in te dienen en men doet dat ook, met slechts één druk op de knop. Er is geen drempel meer en dat genereert een kwaliteitsverbetering naar twee kanten. De technologische innovatie biedt bovendien kansen om de veiligheid te verhogen. Rij- en rusttijden worden gerespecteerd en in Amsterdam is recent ingevoerd dat een chauffeur na 12 uur automatisch van de app wordt gegooid. In Nederland mag men tot 16 uur na elkaar rijden, maar het is Uber die besliste dat tot 12 uur te begrenzen. De chauffeur moet dan 10 uur offline. De app waarschuwt ook voor snelheid, verifieert gezichten en helpt zo om de afhankelijkheid van de kaart overbodig te maken. Men weet bij wie men instapt.

De zware ongelukken in Amsterdam begin 2019 worden grondig onderzocht. Er is nog geen uitsluitsel over een gemeenschappelijke factor. Per direct is de leeftijdsvereiste verhoogd naar 21 jaar met minstens één jaar rijervaring. Ook dat ligt boven de wettelijke vereisten.

De vernieuwing biedt tevens mogelijkheden voor andersvaliden. In andere landen is er ook Uber Access en Uber Assist. Die zijn bedoeld voor wie een beetje hulp nodig heeft en toch met de auto moet. Het opent mogelijkheden om te reizen en wordt tegen dezelfde prijs aangeboden. Ze kunnen zonder meer deelnemen aan de samenleving.

3.1.3. Goed voor de chauffeur

Voor wat de chauffeur betreft, geeft het systeem een toegang tot het aanbod, dat overal groeit. Dat is niet beperkt tot het centrum van steden en het doet de markt groeien. Er ontstaat derhalve meer inkomenspotentieel. Dat sluit aan bij het toegankelijker maken van de taxi.

De spreker komt terug op de grafiek over de inkomsten van chauffeurs in Londen die door de vorige sprekers werd getoond. Volgens hem is er sprake van een misverstand. In dat onderzoek wordt een vergelijking gemaakt tussen wat een gemiddelde werknemer verdient en wat een chauffeur aan inkomen haalt. Er zijn nogal wat bankiers, consultants en advocaten in Londen. Dat de inkomsten van een chauffeur lager liggen, is derhalve vanzelfsprekend maar niet dramatisch. De mediane inkomsten uit het onderzoek bedroegen om en bij 11 pond per uur. Het minimumloon is in Engeland 7,5 pond per uur. De inkomsten zitten dus aardig boven het minimumloon. Dat chauffeurs meer zorgen hebben, klopt maar de flexibiliteit in de job genereert ook meer levensvreugde. Ze zijn gelukkiger.

Men beseft volgens de spreker niet altijd dat voor Uber de chauffeurs eigenlijk ook klanten zijn. Wie niet voor Uber wil werken, kan ergens anders terecht. In Amsterdam zijn verschillende deelplatformen actief. Heel wat chauffeurs combineren deelplatformen, wat hun recht en vrijheid is. Men moet het dus aantrekkelijk maken om met Uber te werken, zowel voor chauffeurs als voor klanten. Ze kunnen op vrijdag- of zaterdagavond op een standplaats gaan staan in een uitgaansgebied met veel ritten op dat ogenblik, en op andere dagen komen ze dan op een andere manier aan business. De chauffeurs zijn in elk geval tevreden en bevelen bij vrienden de job nog altijd aan. Om te groeien, moet de business goed gebeuren.

3.1.4. Goed voor de samenleving

Het ontwerp van decreet gaat over taxi's maar is onderdeel van een bredere vraag. Die is erop gericht om vervoer op maat mogelijk te maken en de verschillende modaliteiten te integreren in één beweging opdat men niet langer van zijn eigen auto afhankelijk zou zijn. Dat moet ertoe leiden dat ze de stap durven wagen om de auto eruit te gooien en alternatieve vervoersmodi te gebruiken. Naast Uber, gaat het dan ook om fietsen, openbaar vervoer en dus is een degelijke integratie een doel op zich voor Uber. Er wordt opgeroepen tot verder investeren en innoveren in dat openbaar vervoer en zo moet de keten ultiem groeien en beter functioneren. Recent zijn ook deelfietsen en steps gelanceerd op het deelplatform.

Het ontwerp van decreet maakt het mogelijk voertuigen efficiënter in te zetten. Men doet dat met Uber POOL waarin ritten gecombineerd worden maar het biedt mogelijkheden waardoor de prijzen verder omlaag kunnen en men de lege kilometers kan vermijden. Er zijn evengoed mogelijkheden om de moeilijk bereikbare gebieden te ontsluiten. Er is in die zin ook een taak weggelegd voor de overheid. Er zijn in Frankrijk al afspraken gemaakt dat in de gebieden waar 's avonds geen openbaar vervoer rijdt betaalbare ritten georganiseerd worden naar openbaarvervoerknooppunten zodat mensen van en naar de stad raken. De combinatie tussen overheid en bedrijfsleven laat toe om de mogelijkheid

aantrekkelijk te maken. En chauffeurs moeten er voldoende aan kunnen verdienen.

Met betrekking tot duurzaamheid, laat het ontwerp van decreet in elk geval de eisen rond luxe los ten behoeve van de duurzaamheid. Dat is positief, stelt de spreker. De meest gebruikte auto op het deelplatform in Amsterdam is een Toyota Prius. 42 percent van alle ritten in Nederland gebeuren met een hybride of een elektrische auto. Chauffeurs maken zelf die keuze. Er zijn daarnaast ook mogelijkheden om in duurzaamheid te investeren. Chauffeurs in Londen krijgen hulp om dat te doen. De ambitie is om in Londen in 2025 de verduurzaming tot bij alle chauffeurs te brengen, via zero-emissievoertuigen.

Wat betreft het delen van data geeft Uber op verschillende plekken over de hele wereld vrij inzicht in mobiliteitsdata. Individuele ritten kunnen niet gedeeld worden, maar op basis van de inzichten die men krijgt, aggregeert men. Zo ziet men dat een brug wordt afgesloten in Londen en de impact daarvan op de mobiliteit.

Er is een gelijkaardig proces opgetuigd voor samenwerking met handhaving. Over de hele wereld zijn er 24 uur per dag mensen beschikbaar die samenwerken met politie en handhaving. Binnen de minuut wordt de ernst van een situatie bepaald en binnen een kwartier kan men dirigeren richting politie en justitie. Men kan zo helpen bij het oplossen van zaken of ondersteuning bieden. Er is volledige transparantie en zodra privacygevoelige data gedeeld mogen worden, met een wettelijke basis, dan zal dat altijd gebeuren.

3.1.5. Aandachtspunten

De spreker geeft nog enkele aandachtspunten mee bij een voor het overige evenwichtig ontwerp van decreet. Ook heel wat suggesties van Uber zelf zijn niet meegenomen. Er wordt ruimte geboden om apparatuur in voertuigen te plaatsen waarmee men alle ritten kan registreren en kan bijhouden. Uber vindt dat verstandig omdat het een objectieve bron biedt die zorgt dat rijtijden als totaal gezien worden en men na 12 uur niet ergens anders verder kan gaan werken. Nieuwe technologische mogelijkheden moeten mee in acht genomen worden. De boordcomputers van het pre-iPhone-tijdperk dateren van 2007 in Nederland. Er opent zich dan ook een wereld van nieuwe mogelijkheden zoals biometrie, mogelijkheden om actief te communiceren met de landelijke overheid, om te zorgen dat bij het intrekken van een vergunning een taxi meteen wordt stilgezet in plaats van iemand door handhaving te laten opsporen. Meegaan met de technologische mogelijkheden en dat voor een redelijke prijs aanbieden dus.

Het is van belang dat in het kader van de gegevensbank tussenpersonen – deelplatformen en ook taxibedrijven – om de juiste redenen toegang hebben. Zo blijft men geïnformeerd, bijvoorbeeld als de vergunning van een chauffeur wordt ingetrokken, en kan men meteen ingrijpen door de toegang tot het deelplatform te beperken. Enige data met belanghebbenden delen is zinvol.

De eis van de Nederlandse taal begrijpt de spreker goed. Hij snapt ook dat het prettig is om in een voertuig te stappen bij iemand die kan uitleggen waar men is en hoe de omgeving eruit ziet. Nick Hilhorst waarschuwt ervoor die grens niet te hoog in te stellen. Technologie heeft mogelijkheden om daarin te voorzien. De app kan volledig in het Nederlands worden gezet waardoor elke interactie ermee in die taal kan, van het bestellen van een rit tot contact opnemen met de helpdesk. De vraag rijst in hoeverre chauffeurs de taal echt moeten beheersen om goede dienstverlening te bieden.

Uber meent dat het ontwerp van decreet een evenwicht vond tussen de diverse belangen en dat met grondige afweging van de inbreng van adviesorganisaties. De maatregelen leggen een basis voor de taxi als volwaardig en toegankelijk mobiliteitsgegeven.

3.2. Vragen en opmerkingen van de leden

Dirk de Kort vernam dat Uberchauffeurs geen belastingen en sociale bijdragen zouden betalen. Een gelijk speelveld creëren houdt in dat iedereen aan zijn verplichtingen voldoet. Uber kan dat eenvoudig aantonen door via de deelplatformen overzichten van de uitgevoerde diensten ter beschikking te stellen om controle mogelijk te maken. Is men bereid daaraan mee te werken?

Het lid vond dat de spreker de ongevallen nogal makkelijk opzij schoof. Een andere opmerking die het lid ter ore komt is dat begeleiding en controle van nieuwe chauffeurs in de taxisector met de nodige ernst gebeurt. Begeleiding en vorming zouden bij Uber ontbreken. Ook daar verwacht het lid dan inspanningen in het kader van dat gelijke speelveld. Wat is men in die zin van plan?

Björn Rzoska ziet percentages passeren en zo stelt men dat 78 percent van de chauffeurs in Brussel rijden via Uber zou aanbevelen. Voor Nederland zijn 83 percent van de chauffeurs die Uber gebruiken, tevreden. Waar komen die cijfers vandaan?

Sleutelkwestie in het hele debat is voor het lid het statuut van de chauffeur. Wat betalen zij zelf? Wat betaalt Uber? Wie betaalt verzekeringen? Wie betaalt de sociale lasten op het werk?

37 percent van de chauffeurs in Amsterdam rijdt volgens Uber ook via andere taxibedrijven. Er is een limiet opgelegd van 12 uur rijtijd en dan wordt men van de app gegooid. Toch beweert men dat er controle mogelijk is op het niet-rijden. Hoe gebeurt dat? Worden er data uitgewisseld met andere taxibedrijven? Een chauffeur kan immers makkelijk ergens anders gaan rijden. Is er een deelplatform met andere aanbieders?

Is er zicht op het verloop van chauffeurs? Hoeveel zitten er ‘vast’ in het aanbod? Het lid wil op die manier inzicht krijgen in het feit of er al dan niet sprake is van sociale dumping.

Leidt de aanwezigheid van Uber tot een groter volume wagens in de stad? Vlaanderen kent al een bepaalde problematiek van files en men probeert in Vlaanderen ook de stadskernen leefbaar te maken.

Marino Keulen wil met het oog op het aanbod in landelijk Vlaanderen weten in hoeverre daar activiteit zou worden voorzien.

Het is wel heel uitzonderlijk als werknemers en werkgevers schouder aan schouder een aantal alarmbellen willen laten afgaan. Ook Marino Keulen wil daarom duidelijkheid over het sociaalrechtelijke aspect van de chauffeurs.

In Noord-Europa zouden in de grotere steden alle klassieke taxi’s weggeconcurreerd zijn. De prijszetting zou intussen duurder zijn geworden, met Uber en varianten. Klopt dat?

Joris Vandenbroucke sluit zich alvast aan bij de al gestelde vragen. Er is goed geïllustreerd welke mogelijkheden de technologie biedt voor bedrijf en klanten. Dat is spectaculair en iedereen moet op die kar springen, aldus het lid. Uber is al langer werkzaam in Nederland. Er zou fraude zijn gepleegd met Uberaccounts,

die gelinkt zijn aan een vergunning en die werden gebruikt door verscheidene mensen zonder account. Er is gezichtsherkenningstechnologie die controleert wie achter het stuur zit, maar die zou enkel operationeel zijn in de VS. De privacy-wetgeving in Europa laat dat ook niet toe. Hoe denkt men dergelijke zwendel in accounts aan te pakken?

Wordt er btw betaald op de Uberritten in België en is dat dan op de volledige kost die in rekening wordt gebracht aan de klant?

Er is sprake van een loon van 11 pond per uur. Gaat het dan over een bedrag per gereden uur? Of gaat het om een bedrag per uur dat men beschikbaar is?

3.3. Antwoorden van Uber

Nick Hilhorst stelt dat Uber met betrekking tot btw en dergelijke volledig medewerking verleent aan alle onderzoeken vanuit de overheid om informatie te delen indien nodig, mits daarvoor een wettelijke basis bestaat. Als het dus om opsporing gaat, zal Uber ook meteen meewerken.

Over de vier ernstige ongelukken maakt ook Uber zich danig zorgen. De organisatie onderzoekt wat ze ermee kunnen. Er is een team van internationale specialisten ingeschakeld om te bekijken wat er speelde. Hun research kwam tot de vaststelling dat er eigenlijk geen conclusie uit te trekken was. De ongelukken vonden plaats op verschillende tijdstippen en plekken en met mensen van verschillende leeftijden. Omwille van de ernst besloot Uber toch maatregelen te nemen die uiteindelijk ook bijdragen aan de veiligheid. Zo is de leeftijdsgrens van minimum 21 jaar ingevoerd voor nieuwe chauffeurs, gecombineerd met de eis van minstens een jaar rijervaring. Dat is steeds bovenwettelijk. Alle chauffeurs van jonger dan 25 jaar moeten ook op training. Tweede stap is dat er een gesprek volgt met de wethouder van Amsterdam en er zijn ook besprekingen met de landelijke overheid. Daarin komt men terug op bezorgdheden zoals rijtijden, economische situatie enzovoort. Men zoekt uit hoe men de bezorgdheden kan verhelpen en hoe men de industrie tegelijk veilig kan maken. Men neemt het zeer ernstig op.

De cijfers over de tevredenheid van chauffeurs in Nederland zijn afkomstig van Ipsos en de spreker meent dat dat ook zo is voor de cijfers over Belgische chauffeurs. Het is dus een externe partij die onafhankelijk onderzoek voerde.

Hoe controleert Uber dat een chauffeur na zijn rijtijd niet gewoon verder aan de slag gaat bij een andere firma? Dat weet men niet, erkent de spreker. Daarom is het zo van belang dat er een apparaat of een mechanisme is dat een totaal inzicht biedt op wat speelt in het vervoer. Zo zou voor elke chauffeur een registratie moeten bestaan van de totale rij- en rusttijden en niet louter van één bedrijf. De suggestie luidt daarom om na te denken over hoe de registratie in het voertuig geschiedt, en dat dat met de allernieuwste technologie gebeurt.

Met betrekking tot het statuut, wie wat betaalt, en sociale dumping geeft de spreker in de eerste plaats mee dat het systeem niets zegt over het beeld dat leeft waarbij chauffeurs automatisch in de zelfstandigheid worden gedwongen. Er zijn in Nederland op dit moment twee grotere modellen. Een eerste zijn de individuele chauffeurs die werken voor een lokale taxiorganisatie en ook Uber gebruiken en misschien nog andere partijen. Dat zijn echt onafhankelijken die ritten meepikken via diverse kanalen. Daarnaast zijn er bedrijven met mensen in loondienst en het bedrijf en de chauffeur apart registreren zich bij Uber. Zo kan men rijden en verlopen de betalingen via het bedrijf. Uber faciliteert dat het taxibedrijf kan aansluiten om zo extra inkomsten te vergaren.

Bij de 11 pond gaat het om de totale tijd, dus de hele tijd online om de vergelijking correct te houden.

Wie betaalt wat? De dienst die Uber aanbiedt, houdt in dat er klandizie wordt aangereikt aan taxibedrijven en chauffeurs. Het is geen taxibedrijf. Het is aan die bedrijven om in te staan voor alle sociale afdrachten. Als er onderzoek naar gebeurt kan men dat ondersteunen. Uber vindt het belangrijk daarin wel een sociale rol op te nemen. Er is een afweging tussen flexibiliteit en zekerheid en wat daarmee gepaard gaat. De flexibiliteit is voor 90 percent de reden van gebruik van het deelplatform. Het is gelinkt aan onafhankelijkheid. Uber zet daar tegenover dat men kansen biedt aan mensen om inkomsten te realiseren, wat ze eerder niet konden. Zo was in Brussel 21 percent van de chauffeurs voordien werkloos. Er volgt dan discussie over de sociale zekerheid. Welke rol heeft Uber te spelen in de zorg om echte bescherming zoals de maatschappij ook gewenst acht? Uber meent dat men de flexibiliteit in stand moet houden, maar er is wel een verzekering afgesloten voor alle chauffeurs die de app gebruiken. Ze zijn verzekerd tijdens de rit, voor ziekte, bij een ongeluk of iets anders. Mits er een zekere loyauteit is, staat daar een vergoeding tegenover. Zelfs vaderschapsverlof en andere voorzieningen zijn gedekt. Perfect is het niet, erkent de spreker. Uber voelt wel degelijk een sociale verantwoordelijkheid en vindt dat die discussie breder gevoerd moet worden.

Van het verloop aan chauffeurs kent de spreker de exacte cijfers niet. Het is er wel, maar is vaak ook slechts tijdelijk. Een chauffeur rijdt even met Uber, is dan even weg en komt dan weer op de proppen. Veel hangt af van de vraag op de opstapmarkt. Die heeft hogere tarieven en lijkt daarom aantrekkelijker. In Nederland zit Uber op ongeveer de helft van dat tarief. De chauffeur maakt zijn keuzes zelf en kan combineren. Er is flexibiliteit, maar geen exclusiviteit. De chauffeurs zijn ondernemers en zoeken zelf hun weg naar de meest gunstige situatie. Als het systeem niet aantrekkelijk zou zijn, dan zou het niet groeien.

Over het aantal auto's in de stad mogen vooral geen misverstanden bestaan. Het is belangrijk om te beseffen wat er gebeurt. Een lagere prijs maakt de vraag groter en dus ook de bezetting, die dan weer meer aanbod genereert. Per definitie betekent dat dat er ook meer taxi’s op de weg komen. Dat is ook een wenselijk gevolg als taxi’s werkelijk meer toegankelijk moeten worden, op meer plekken en sneller beschikbaar. De vraag is eigenlijk ten koste van wat het aantal taxi’s toeneemt. De visie van Uber is dat het alternatieven biedt voor de privé-auto. Daarvoor zijn een aantal factoren belangrijk, zoals betrouwbaar zijn, betaalbaar, makkelijk bruikbaar en breed inzetbaar. Er wordt daarom gewerkt aan een deelplatform zodat elke vraag gedekt kan worden. Het openbaar vervoer heeft een belangrijke rol in het ontsluiten van de binnenstad en wordt mee gedragen door de overheid. Er is ook gevraagd naar meer investeringen in die zin. Als die gebieden goed ontsloten zijn, dan kunnen taxi en deelfiets een aansluiting vormen voor de last mile.

De European Federation for Transport and Environment stelt dat rittendeelapps ervoor zorgen dat het totale aantal auto’s op de weg afneemt. Het totale aantal gereden kilometers neemt af. Uiteindelijk komt er een beweging op gang waarbij mensen echt kiezen voor multimodaal en de auto aan de deur zetten. Dat maakt dan weer de stap naar een fiets of een deelfiets makkelijker. Multimodale apps zijn essentieel om echt een goed alternatief te kunnen vormen voor de auto, wat Uber ook wil.

Wat kan Uber voor landelijk gebied doen? Dat ligt lastig. Het model is gebouwd op veel ritten na elkaar. Landelijk is er minder vraag en zijn er langere aanrijtijden. De efficiëntie daalt dus. Het impliceert niet dat er niets mogelijk is. In Nice is afgesproken dat Uber voor een vast bedrag in vervoer voorziet in de

laatste kilometer van een OV-knooppunt naar iemands huis op de tijden dat er geen bussen rijden. De stad hoeft dus geen lege bus te laten rijden, hoeft geen investeringen te doen. Voor de chauffeur moet het echter ook financieel de moeite waard zijn om de rit uit te voeren. Voor landelijk gebied moet men lokaal bekijken hoe de mobiliteit best gestimuleerd wordt. Men kan zorgen dat het deelplatform operationeel is en er ritten aangeboden worden, of men kan nadenken over het ter beschikking stellen van technologie. Dan kan de vervoerregio zelf uitmaken hoe de mobiliteit best wordt ingericht.

De aangehaalde situatie in Zweden deed zich voor in de jaren 90. Er vond een liberalisering plaats die ertoe heeft geleid dat er een aantal kleine bedrijven gelanceerd zijn. Zij richtten zich vooral op specifieke markten die minder prijsgevoelig zijn. Men stapte in en accepteerde wat daaraan gekoppeld werd. Mensen besloten veelal om bij de door de staat erkende partijen te blijven. Er zat daardoor ook geen druk op het verlagen van de prijzen. Het had dus meer te maken met de vorm en het ontbreken van concurrentie dan met het toetreden van apps. Vandaag is Uber in Noorwegen actief met een soort van luxeproduct, een soort limousineservice met luxeauto's. In Denemarken is Uber niet operationeel en in Finland is het luttele maanden bezig. Het beeld dat Uber daar markten heeft verwoest, ontkracht de spreker ten stelligste.

In Amsterdam is de liberalisering zowat 20 jaar geleden gebeurd. Dat leverde wel wat commotie op, zij het veeleer over de waarde van vergunningen dan over prijzen. Ze werden voor de komst van Uber in het zwart verhandeld en waren prijzig. De komst van Uber deed de markt groeien en men zit er nog altijd op een prijs van ongeveer 50 percent van de reguliere opstapmarkt. Die is gebonden aan een maximumtarief. In 2015 is men daar met Uber X gestart en er is vooralsnog geen prijsstijging geweest die Uber boven de andere prijzen doet uitkomen.

De fraude met accounts is in december 2018 naar buiten gekomen en men herkende niet direct de omvang ervan. Het baart wel zorgen. De kwestie leeft breder in de industrie. Men moet nu door handhaving erachter komen of de juiste persoon achter het stuur zit. Dat is niet anders dan bij een reguliere taxi of een opstapmarkttaxi. Via Uber is er een eerste check van het kenteken en wie een rit opneemt. Mensen zien een foto en doen naar men hoopt ook de check. Het is mogelijk om van afwijkingen melding te maken via de app. Men gaat daar gelijk op in en chauffeurs kunnen dan permanent de toegang tot de app ontzegd worden. Het werkt evenwel niet altijd, zo is gebleken. Uber neemt twee maatregelen. Ten eerste gebeuren er gericht acties naar indicatoren dat er echt sprake is van fraude. Bepaalde technologie laat toe om een aantal indicatoren eruit te lichten waaruit dat af te leiden is. Er is extra toezicht en men handelt ernaar. Men wil ervoor zorgen dat het controleerbaar is.

Tweede maatregel is de breed uitgerolde gezichtsverificatietechnologie die evenwel door de Europese privacywetgeving sterk beperkt wordt, al maakt ze het niet onmogelijk. Men wil bekijken hoe dat verder kan uitgerold worden, vanwege de bekommernis rond veiligheid van de reiziger en algemene veiligheid. Wie als chauffeur rijdt, moet vergund zijn.

Uber volgt gewoon alle belastingregels, voegt de spreker nog toe. Op de individuele rit gaat het merendeel van de vergoeding naar de chauffeur. Hij draagt daarop btw af volgens de nationale regels. Er wordt dus lokaal btw betaald, wat dan weer de economie stimuleert. Over de service fee voor de geleverde dienst van Uber en gekoppeld aan de app, is er een regeling onder Europees recht. Daar wordt ook volgens de regels belasting over betaald.

Lies JANS,
voorzitter

Annick DE RIDDER
Sas VAN ROUVEROIJ
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ABVV	Algemeen Belgisch Vakverbond
ACV	Algemeen Christelijk Vakverbond
BBL	Bond Beter Leefmilieu
Benelux	België, Nederland, Luxemburg
BTB	Belgische Transportarbeidersbond
btw	belasting over de toegevoegde waarde
gps	global positioning system
G.T.L.	Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatie-voertuigen met Chauffeur
MaaS	Mobility as a Service
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
OV	openbaar vervoer
VIP	very important person
VS	Verenigde Staten
VVB	Verhuur Voertuigen met Bestuurder
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten