

# UberPOP

Een innovatie op het gebied van mobiliteit: UberPOP. Wat is UberPOP en voldoet UberPOP aan de wettelijke regels voor taxivervoer?

## **Wat is UberPOP?**

Uber is een Amerikaans bedrijf dat vraag en aanbod op het gebied van passagiersvervoer per auto samenbrengt door middel van een app. In het kort werkt het als volgt. Een passagier bestelt via de app een chauffeur. De chauffeur krijgt via de GPS-functie door waar de passagier zich bevindt. De passagier ziet op de app waar de chauffeur rijdt en ontvangt bericht bij diens aankomst. Betaling vindt plaats met de aan de app gekoppelde creditcard. De passagier kan na de rit de chauffeur een beoordeling geven.

Uber is inmiddels in meer dan 150 steden in 42 landen actief, met professionele chauffeurs. Met het nieuwe UberPOP kunnen passagiers nu ook kiezen voor een particuliere chauffeur die in zijn of haar eigen auto rijdt. Een rit kost € 0,20 per minuut plus € 1,10 per kilometer en is daarmee de helft goedkoper dan een gewone taxirit. Uber stelt eisen aan de chauffeur: minimaal 21 jaar, meer dan één jaar rijervaring, volgen van een interne training en een Verklaring Omtrent het Gedrag. De auto moet APK-goedgekeurd en verzekerd zijn en mag niet dateren van vóór 2005. In Amsterdam is UberPOP onlangs van start gegaan en er zijn plannen voor Rotterdam en Den Haag. In verschillende Europese steden is sprake van verzet van de kant van taxichauffeurs tegen de komst van UberPOP.

## **Wat vindt de toezichthouder?**

UberPOP-chauffeurs rijden zonder taxivergunning en dat is volgens de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in strijd met de wet. De ILT zegt illegale chauffeurs, ook wel 'snorders' genoemd, hard te zullen aanpakken. Heeft de ILT het bij het juiste eind? Daar lijkt het wel op. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 moeten ondernemers die zich bezighouden met het verrichten of aanbieden van taxivervoer, over een vergunning beschikken. Uber stelt dat het geen vervoerder is en geen vervoersdiensten aanbiedt, maar dat het alleen een applicatie biedt voor het plannen van vervoersdiensten. Tussenpersonen die bemiddelen in taxivervoer zijn niet vergunningplichtig. Als Uber inderdaad niet meer is dan tussenpersoon, dan is volgens de wet de UberPOP-chauffeur de ondernemer die over een taxivergunning moet beschikken. En die heeft hij of zij dus niet.

## **Risico's voor de chauffeur**

Op rijden zonder taxivergunning staan forse sancties. Het is een misdrijf dat volgens de geldende richtlijn wordt bestraft met een boete van € 4.300. Daarbij kan de auto in beslag worden genomen. De ILT zal een last onder dwangsom opleggen, opdat de chauffeur bij herhaling een dwangsom zal verbeuren van € 10.000 per keer. Voor een eventuele uitkering moet worden gevreesd. Maar uit een recente voortgangsrapportage van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu blijkt dat de ILT en het Openbaar Ministerie nog een hele kluit hebben aan de vaststelling en bestrijding van illegaal taxivervoer. Bewijs van een financiële transactie is vaak lastig te leveren, inzet van mystery guests leidt niet altijd tot gewenste resultaten en providers zoals facebook werken niet mee aan het weren of verwijderen van advertenties voor illegaal taxivervoer. Vergaren van bewijs zal bij UberPOP nog lastiger worden. Vooral omdat de UberPOP-chauffeur niet rondhangt op 'bekende snordershotspots' en bij taxistandplaatsen, maar rechtstreeks naar een gevraagde locatie rijdt en daar de passagiers oppikt. Dat loopt minder in het oog. Dat betaling via de app verloopt, werkt ook niet mee.

## **Openstaan voor innovatie**

Ervan uitgaande dat rijden voor UberPOP onder de huidige wetgeving niet mag, dan is het aan de wetgever en dus de politiek om na te gaan of deze innovatie op mobiliteitsgebied niet alsnog zou moeten worden toegestaan. De vergunningplicht is vooral ingesteld ter bescherming van passagiers, voor de ordening van de markt en in het belang van de verkeersveiligheid. Komen deze zaken in het gedrang bij een digitale dienst die passagiers en particuliere chauffeurs bij elkaar brengt en waarbij sprake is van een zekere screening en opleiding? En die past in een samenleving waarin burgers en consumenten meer samen onderling organiseren? UberPOP verdient een kans om te laten zien dat het goed en veilig functioneert en tevreden gebruikers heeft. We weten dat economische groei en vooruitgang zal moeten komen van baanbrekende, innovatieve en duurzame ideeën en initiatieven. Overigens is de Nederlandse taxi wat service betreft bepaald geen hoogvlieger, zoals de directeur van het Rijksmuseum onlangs in het kader van een pleidooi voor een Deltaplan Toerisme in NRC Handelsblad opmerkte.

Boris Kocken  
Advocaat en projectjurist  
b.kocken@blumstone.nl