

## II

*(Mededelingen)*MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN  
DE EUROPESE UNIE

## EUROPESE COMMISSIE

**Mededeling van de Commissie betreffende goed werkend en duurzaam lokaal personenvervoer op  
aanvraag (taxi's en particuliere huurauto's met chauffeur)**

(2022/C 62/01)

## I. INLEIDING

Met personenvervoer op aanvraag wordt bedoeld: vervoer met een auto met chauffeur, op verzoek van de passagier. Het was en is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsaanbod voor burgers. Gewoonlijk gaat het om taxi's en/of particuliere huurvoertuigen (PHV) met chauffeur.

De voorbije jaren is de markt voor personenvervoer op aanvraag ingrijpend veranderd, vooral door technologische ontwikkelingen en de opkomst van ride-hailing. Ride-hailing is het online bestellen van een rit op maat, gewoonlijk via een smartphone-app en voor onmiddellijk vertrek <sup>(1)</sup>. Ride-hailingbedrijven stemmen vervoersvraag en -aanbod op elkaar af via websites en mobiele apps <sup>(2)</sup>.

De lidstaten staan voor de uitdaging om een beleid te ontwikkelen dat rekening houdt met nieuwe werkwijzen, bedrijfsmodellen en marktspelers in het personenvervoer op aanvraag. Met de opkomst van ride-hailingbedrijven worden zij ook geconfronteerd met vragen over de arbeidssituatie en de sociale rechten van chauffeurs. Tegelijk moet de hele vervoerssector zijn uitstoot beperken en duurzamer worden.

Daarom heeft de Commissie in haar strategie voor duurzame en slimme mobiliteit <sup>(3)</sup> aangekondigd dat zij zal onderzoeken hoe kan worden gewaarborgd dat personenvervoer op aanvraag (taxi's en PHV) duurzamer wordt en efficiënte diensten aan burgers levert, terwijl de eengemaakte markt vlot blijft functioneren en problemen op het vlak van arbeidsvoorwaarden en veiligheid worden aangepakt.

De Commissie heeft drie workshops georganiseerd om een beter inzicht te krijgen in de situatie in de verschillende lidstaten, regio's en steden, de bestaande problemen, de belangen van de marktdeelnemers en de standpunten en de aanpak van de lidstaten. Zij heeft ook vaak overlegd met de belangrijkste belanghebbenden. De bedoeling van de workshops was belanghebbenden bijeen te brengen om ervaringen en beste praktijken uit te wisselen. De eerste workshop, met vooral ride-hailingbedrijven en PHV- en taxiverenigingen, vond plaats in 2019. In 2020 organiseerde de Commissie een tweede workshop om met de lidstaten van gedachten te wisselen over de uitdagingen in de sector en om de lidstaten aan te moedigen om samen te werken en van elkaars regelgevende aanpak te leren. In 2021 nodigde de Commissie particuliere en publieke belanghebbenden uit om de vragen en problemen in verband met personenvervoer op aanvraag te bespreken. Met de informatie die is verzameld tijdens de workshops, de besprekingen met de belanghebbenden en daarbuiten, is rekening gehouden in dit document.

<sup>(1)</sup> Ride-hailing wordt soms ride-sourcing genoemd. In deze tekst wordt niet de term ride-sharing gebruikt, om verwarring te vermijden met ritten waarop een chauffeur passagiers meeneemt naar een bestemming die hijzelf heeft vastgesteld (gedeeld autogebruik door personen met dezelfde bestemming), ook carpooling genoemd. Met autodelen (car-sharing) wordt de kortetermijnverhuur van auto's bedoeld. Deze mededeling gaat niet over regels voor ride-hailingbedrijven op zich of voor autodelen, maar over regels voor taxi's en PHV.

<sup>(2)</sup> Ride-hailingbedrijven worden soms ook ride-hailingplatforms of TNC's (transportation network companies) genoemd.

<sup>(3)</sup> COM/2020/789 final, punt 38.

In deze mededeling doet de Commissie aanbevelingen voor de regulering van taxi's en PHV teneinde een adequate en veilige lokale mobiliteit voor burgers te waarborgen, de duurzaamheid van de sector te verbeteren en de doelstellingen van de Europese Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit te bevorderen. Zij verduidelijkt dat de maatregelen die de lidstaten (met inbegrip van nationale regeringen en wetgevers, en regionale en lokale autoriteiten) hebben getroffen voor de regulering van taxi's en PHV, in overeenstemming moeten zijn met de fundamentele vrijheden die de basis vormen van de eengemaakte markt. De regels moeten in verhouding staan tot het doel. De Commissie beklemtoont dat het tegelijk van het grootste belang is dat de lidstaten waarborgen dat iedereen die actief is in de sector personenvervoer op aanvraag, een passend niveau van sociale rechten en rechtszekerheid met betrekking tot zijn arbeidssituatie geniet.

### A. Korte geschiedenis en recente veranderingen

Het personenvervoer op aanvraag is aanzienlijk geëvolueerd, vooral wat betreft de wijze waarop ritten worden aangevraagd, verwerkt en uitgevoerd. In de 20e eeuw, vóór de ontwikkeling van mobiele communicatie, werd personenvervoer op aanvraag in veel lidstaten uitgevoerd door streng gereguleerde taxidiensten<sup>(4)</sup>. Tegelijk stonden veel lidstaten personenvervoer op aanvraag toe dat vooraf moest worden gereserveerd. Dat vervoer was dus beperkt tot de markt voor voorafgaande reservering en viel niet onder de regels voor taxi's. In het verleden gebeurde reserveren gewoonlijk per telefoon, per fax of persoonlijk. Over het algemeen werden PHV-diensten dus ruim van tevoren gepland, vaak voor langere afstanden of bijzondere gelegenheden.

De lidstaten hechten over het algemeen veel belang aan een goed functionerende en toegankelijke markt voor personenvervoer op aanvraag. Taxi's worden vaak beschouwd als een onderdeel van het openbaar vervoer en/of hebben een openbardienstverleningstaak. Vaak wordt gezegd dat een goed functionerende taximarkt van algemeen belang is. Taxi's zijn over het algemeen aan veel strengere regels onderworpen dan PHV, zoals regels voor visuele herkenbaarheid<sup>(5)</sup>, vaste prijzen, taximeters<sup>(6)</sup> en de contracteerverplichting<sup>(7)</sup>. Taxi's kunnen worden aangeroepen op straat of vooraf gereserveerd, en passagiers kunnen instappen op standplaatsen<sup>(8)</sup>. PHV waren alleen actief op de markt voor voorafgaande reservering<sup>(9)</sup>.

Door de opkomst van ride-hailingbedrijven is die situatie ingrijpend veranderd en worden taxi's en PHV steeds grotere concurrenten. Door technische ontwikkelingen zoals smartphones, geo-lokalisatie en de goede toegankelijkheid van het internet voor het publiek, komt "voorafgaande reservering" in feite neer op "onmiddellijke reservering", waardoor de verschillen tussen taxi's en PHV vervagen<sup>(10)</sup>. Van oudsher worden taxitarieven ook vastgesteld door de overheid, terwijl dienstverleners en klanten konden onderhandelen over de prijs van een PHV. Als tegenwoordig een PHV wordt besteld via een online app, wordt de prijs over het algemeen vastgesteld door het bedrijf, meestal aan de hand van een algoritme<sup>(11)</sup>.

<sup>(4)</sup> "Taxi" wordt soms gebruikt als overkoepelende term voor "een voertuig voor verhuur met chauffeur", wat ook voor PHV geldt. Tenzij anders vermeld, wordt in deze tekst met "taxi" uitsluitend een voertuig bedoeld dat wordt verhuurd met chauffeur en dat voldoet aan wettelijke eisen die vaak een aantal rechten en plichten met zich meebrengen (herkenbaarheid, taximeter, gereguleerde tarieven enz.). Uiteraard verschillen de bijzonderheden van de wetgeving per lidstaat.

<sup>(5)</sup> Zoals een kenteken op het dak.

<sup>(6)</sup> Vaste prijzen en taximeters zijn bedoeld om passagiers te beschermen tegen woekerprijzen.

<sup>(7)</sup> Taxi's mogen klanten alleen onder strikte voorwaarden weigeren.

<sup>(8)</sup> Een taxistandplaats is een plaats waar taxi's kunnen wachten op klanten.

<sup>(9)</sup> Aangezien PHV uitsluitend actief waren op de markt voor voorafgaande reservering, was er zelfs vóór de opkomst van elektronische bestelmiddelen geen behoefte aan meters en vaste prijzen, omdat de potentiële passagier en de chauffeur of exploitant een tarief overeenkwamen vóór de rit werd geboekt.

<sup>(10)</sup> Uit "Assessing the Environmental Performance of New Mobility", een rapport uit 2020 van het International Transport Forum (ITF), blijkt dat ride-hailing met PHV voornamelijk wordt gebruikt ter vervanging van taxi's en openbaar vervoer; in mindere mate is het in de plaats van privéauto's gekomen en heeft het voor een toename van het aantal ritten gezorgd.

<sup>(11)</sup> Die algoritmen houden onder meer rekening met vraag en aanbod. Ze vallen gewoonlijk onder het bedrijfsgeheim. Voordat zij een passagier accepteren, zijn PHV-chauffeurs soms niet eens op de hoogte van de prijs, en potentiële klanten kunnen op de meeste apps alleen het getoonde prijsvoorstel accepteren of weigeren. Kortom, met de huidige apps kunnen de klanten niet met de dienstverleners onderhandelen over de prijs van een PHV. In haar initiatief inzake platformwerk (zie punt I.B van deze mededeling) stelt de Commissie maatregelen voor om de billijkheid, transparantie en verantwoordingsplicht bij algoritmisch beheer te garanderen (zie toelichting in voetnoot 15).

Lokaal personenvervoer op aanvraag werd vooral op lokaal niveau verwerkt, maar door de ontwikkelingen en het succes van ride-hailingbedrijven komen er nu ook aanvragen van klanten via pan-Europese of mondiale bedrijven die geavanceerde technologie en algoritmen gebruiken. Taxi's zijn dezelfde weg opgegaan en werken nu ook met bestel-apps die, zolang de wetgeving het toelaat, op soortgelijke wijze functioneren. Voor de klant blijven er echter merkbare verschillen, vooral wat de prijs betreft, als gevolg van de vaste tarieven <sup>(12)</sup>.

Bestel-apps voor smartphones hebben de kwaliteit en de efficiëntie van de manier waarop taxi- en PHV-diensten worden aangeboden, over het algemeen verbeterd. Lagere prijzen en de mogelijkheid om PHV en taxi's online te bestellen dankzij apps die gebruikmaken van geolokalisatie, vallen in de smaak bij gebruikers en hebben de vraag doen stijgen. Volgens een recente Eurobarometer-enquête <sup>(13)</sup> beschouwen klanten traditionele taxi's en PHV als vergelijkbare diensten en waarderen zij de beschikbaarheid en het reserveringsgemak van beide.

## B. Actuele uitdagingen

De ontwikkelingen in het personenvervoer op aanvraag en de opkomst van nieuwe marktspelers en bedrijfsmodellen hebben geleid tot spanningen en uiteenlopende wetgeving in de lidstaten. Er bestaat geen specifieke EU-wetgeving. Terwijl klanten over het algemeen tevreden zijn over de nieuwe diensten, worden taxichauffeurs en -exploitanten <sup>(14)</sup> geconfronteerd met toenemende concurrentie. Taxibedrijven voelen zich benadeeld door de concurrentievoordelen die PHV op ride-hailingapps genieten, aangezien die laatste niet aan dezelfde strenge regels hoeven te voldoen. PHV-exploitanten voelen zich op hun beurt benadeeld door regels die zij achterhaald vinden en hen beletten efficiënt en duurzaam te werken.

Tegelijk wordt vaak bezorgdheid geuit over de arbeidsomstandigheden van chauffeurs en over de arbeidsstatus van platformwerkers, vooral PHV-chauffeurs die werken via bestel-apps. Arbeidsomstandigheden, sociale rechten en het arbeidsstatuut zijn van groot belang en hebben tegelijk betrekking op allerlei diensten die via platforms worden aangeboden, variërend van maaltijdbezorging tot IT- en vertaaldiensten. Een specifiek initiatief voor platformwerk is dus gerechtvaardigd. Daarom zal de Commissie de arbeidsomstandigheden van platformwerkers trachten te verbeteren via een EU-initiatief dat bijdraagt tot een sterker sociaal Europa en de voordelen van digitalisering van platformwerk ten volle benut.

Het initiatief bevat een voorstel voor een richtlijn met maatregelen die garanderen dat platformwerkers een correct arbeidsstatuut krijgen of kunnen krijgen in het licht van hun daadwerkelijke relatie met het platform, en dat zij toegang krijgen tot de toepasselijke rechten inzake arbeid en sociale bescherming. Voorts gaat het om maatregelen die de billijkheid, transparantie en verantwoordingsplicht van algoritmisch beheer <sup>(15)</sup> bij platformwerk moeten waarborgen, die de transparantie, de traceerbaarheid en het bewustzijn van ontwikkelingen in platformwerk moeten verhogen, en die de handhaving van de toepasselijke regels moeten verbeteren voor alle platformwerkers, ook als zij in het buitenland werken. Rechtszekerheid over de arbeidssituatie en duidelijkheid over het algoritmisch beheer zijn echt essentieel voor het welzijn van alle belanghebbenden in de sector.

Naast de kwestie van de arbeidssituatie worden chauffeurs, exploitanten en ride-hailingbedrijven van PHV vaak geconfronteerd met rechtsonzekerheid, omdat de lidstaten moeite hebben om de juiste beleidsmatige en juridische aanpak voor deze nieuwe spelers en werkwijzen te vinden. Dat gebrek aan juridische duidelijkheid en voorspelbaarheid ontmoedigt bedrijven en investeerders en brengt de burger in verwarring.

<sup>(12)</sup> Zo worden in veel lidstaten de taxitarieven tijdens de rit door de meter berekend en kunnen ze dus niet vóór de rit worden vastgelegd.

<sup>(13)</sup> Speciale Eurobarometer 495 (<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>).

<sup>(14)</sup> Onder "exploitant" wordt verstaan: de ondernemer van het taxi- of PHV-bedrijf, die een natuurlijke of rechtspersoon kan zijn. De chauffeur van een taxi of PHV kan tegelijk de exploitant zijn (in het geval van eenmanszaken) of voor een exploitant werken.

<sup>(15)</sup> "Algoritmisch beheer" wordt gebruikt om digitale arbeidsplatforms te beschrijven die geautomatiseerde systemen gebruiken om taken toe te wijzen om werknemers te monitoren, te evalueren en aan bepaalde gevolgen te onderwerpen.

De nieuwe diensten leiden niet alleen tot klachten en bezorgdheden van marktdeelnemers, maar veroorzaken ook een aantal problemen met betrekking tot het gebruik van de openbare ruimte, de verkeersveiligheid, de aansprakelijkheid, verzekeringen, de veiligheid van passagiers en chauffeurs en de algemene integratie van verschillende mobiliteitsdiensten in een samenhangend stedelijk mobiliteitsaanbod. Verscheidene studies en rapporten hebben de voorbije jaren meer duidelijkheid verschaft over de ontwikkelingen in de sector als gevolg van het succes van ride-hailingbedrijven, de problemen en de sociale, economische, stedelijke en ecologische gevolgen, en bevatten beleidsvoorstellen <sup>(16)</sup>. In die studies en rapporten zijn met name de gevolgen van de opkomst van ride-hailingbedrijven voor het verkeer <sup>(17)</sup> en het milieu <sup>(18)</sup> onderzocht.

### C. Het Europese aspect van personenvervoer op aanvraag

Personenvervoer op aanvraag was van oudsher een lokale aangelegenheid, maar het internationale en Europese aspect wordt steeds groter. Internationale en Europese ride-hailingbedrijven hebben hun activiteiten in verschillende lidstaten uitgebreid. De belanghebbenden voeren aan dat het door de grote verscheidenheid en de inhoud van de regelgeving voor marktdeelnemers erg moeilijk is om in een andere lidstaat een bedrijf op te richten.

Door de activiteiten van internationale en Europese ride-hailingbedrijven in verschillende EU-lidstaten, door mobiele Europese burgers die betrouwbaar, veilig en kwalitatief hoogwaardig vervoer in de Europese steden verwachten en door het groeiende besef van het aandeel van het vervoer in de klimaatverandering, is personenvervoer op aanvraag uitgegroeid van een lokale tot een Europese aangelegenheid.

Het groeiende Europese aspect komt tot uiting in een aantal zaken bij het Hof van Justitie van de Europese Unie. In die zaken behandelde het Hof van Justitie vragen over de toepasselijkheid van bepaalde EU-wetgeving op ride-hailingbedrijven en moest het oordelen of die bedrijven diensten op het gebied van vervoer of van de informatiemaatschappij aanboden <sup>(19)</sup>. Het Hof heeft echter niet de regels voor de onderliggende vervoersactiviteit beoordeeld, namelijk de regels die rechtstreeks betrekking hebben op taxi's en PHV <sup>(20)</sup>.

De regels voor de toegang tot het beroep van taxi- en PHV-dienstverlener verschillen van lidstaat tot lidstaat, van regio tot regio en zelfs van stad tot stad. Dat geldt ook voor de regels voor de uitoefening van het beroep. Voorbeelden van regels voor de toegang tot het beroep zijn quota voor voertuigvergunningen, verplichte kwalificaties om chauffeur te worden en voorwaarden om zich als exploitant te mogen vestigen. Regels voor de uitoefening van het beroep omvatten bijvoorbeeld een regel inzake terugkeer naar de garage en verplichte wachttijden. Verschillende regels die het gevolg zijn van verschillende beleidsopties, rekening houdend met lokale tradities en omstandigheden, zijn omslachtig voor spelers die op verschillende markten en binnen verschillende rechtskaders willen opereren.

<sup>(16)</sup> De samenvatting van de rondetafelconferentie 2018 van de OESO over concurrentieproblemen tussen taxi's en ride-hailing is te vinden op: <https://www.oecd.org/daf/competition/taxis-and-ride-sharing-services.htm>. Zie ook de rapporten in voetnoot 15 en 16.

<sup>(17)</sup> Rapport van het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek (2019): De toekomst van het wegvervoer – implicaties van geautomatiseerde, geconnecteerde, koolstofarme en gedeelde mobiliteit (<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC116644>).

<sup>(18)</sup> ITF-OECD, 2020, Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility.

<sup>(19)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 20 december 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, SL*, zaak C-434/15, EU:C:2017:981; Arrest van het Hof van Justitie van 10 april 2018, *Strafzaak tegen Uber France*, zaak C-320/16, EU:C:2018:221; Arrest van het Hof van Justitie van 3 december 2020, *Star Taxi App SRL/Unitatea Administrativ Teritorială Municipiului București prin Primar General, Consiliul General al Municipiului București*, zaak C-62/19, EU:C:2020:980.

In de twee zaken betreffende Uber (*Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, SL*, en *strafzaak tegen Uber France*) heeft het Hof geoordeeld dat de diensten van Uber moeten worden aangemerkt als “dienst op het gebied van vervoer” in de zin van artikel 58, lid 1, VWEU (zie EU:C:2017:981, punt 39 en volgende: “... dat een bemiddelingsdienst, zoals aan de orde in het hoofdgeding, waarmee particuliere bestuurders, die hun eigen voertuig gebruiken, door middel van een smartphoneapp, tegen betaling in contact worden gebracht met personen die een stadstraject willen afleggen, moet worden beschouwd als onlosmakelijk verbonden met een vervoerdienst en derhalve dient te worden gekwalificeerd als een “dienst op het gebied van het vervoer” in de zin van artikel 58, lid 1, VWEU. Een dergelijke dienst moet dus worden uitgesloten van de werkingssfeer van artikel 56 VWEU, van Richtlijn 2006/123 en van Richtlijn 2000/31.”

In de zaak *Star Taxi App* heeft het Hof daarentegen geoordeeld dat de door *Star Taxi App* verrichte bemiddelingsdienst bestaat uit een “uitbreiding” van een reeds bestaande dienst, die geenszins noodzakelijk is voor de verrichting van de onderliggende dienst (vervoer per taxi) en niet kan worden beschouwd als een integrerend deel van de onderliggende vervoersdienst (per taxi): in dat geval was het in contact brengen van professionele taxichauffeurs met hun klanten een dienst van de informatiemaatschappij.

<sup>(20)</sup> In de zaak *Crono Service scarl and Others en Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori vs. Roma Capitale and Regione Lazio* (arrest van 13 februari 2014, gevoegde zaken C-419/12 en C-420/12, EU:C:2014:81) verklaarde het Hof zich onbevoegd om in te gaan op het verzoek van een Italiaanse rechtbank om een prejudiciële beslissing over de verenigbaarheid van de Italiaanse regelgeving inzake PHV met artikel 49 VWEU, en sprak het zich daarom niet ten gronde over de zaak uit.

Bij de huidige stand van het EU-recht is het aan de lidstaten om conform de algemene regels van de Verdragen <sup>(21)</sup> de voorwaarden voor het verrichten van diensten te regelen. Zelfs bij gebrek aan specifieke EU-wetgeving voor de sector moeten de lidstaten de Verdragen en de door de Verdragen gewaarborgde fundamentele vrijheden eerbiedigen.

Artikel 56 VWEU betreffende het vrij verrichten van diensten is niet van toepassing op vervoersdiensten, aangezien artikel 58, lid 1, VWEU bepaalt dat “het vrije verkeer van de diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen voorkomende in de titel betreffende het vervoer” <sup>(22)</sup>. Tot dusver zijn er echter geen specifieke EU-maatregelen op het gebied van personenvervoer op aanvraag vastgesteld op basis van de Verdragsbepalingen betreffende vervoer.

Vervoersdiensten vallen echter onder de in artikel 49 VWEU verankerde vrijheid van vestiging. Artikel 49 VWEU verbiedt elke nationale maatregel die, zelfs zonder discriminatie op grond van nationaliteit, de vrijheid van vestiging door onderdanen van de EU kan belemmeren of minder aantrekkelijk kan maken <sup>(23)</sup>. Dat betekent dat sommige regels die door de lidstaten zijn vastgesteld en die van toepassing zijn op chauffeurs en exploitanten van taxi's en PHV, beperkingen van de vrijheid van vestiging kunnen vormen. De lidstaten kunnen niettemin beperkingen van de vrijheid van vestiging rechtvaardigen met het oog op legitieme doelstellingen (dwingende redenen van algemeen belang), mits die beperkingen niet-discriminerend zijn, geschikt zijn om het nagestreefde doel te bereiken en niet verder gaan dan wat nodig is om dat doel te bereiken <sup>(24)</sup>.

#### D. Behoefte aan marktregulering

De regelgevingskaders van de lidstaten moeten alle bestaande en nieuwe marktdeelnemers eerlijke kansen bieden en eerlijke concurrentie tussen marktdeelnemers waarborgen. Momenteel concurreren PHV en ride-hailing met taxi's, maar het zijn niet zozeer de markspelers zelf als wel het “PHV-systeem” dat met het “taxisysteem” concurreert. Zoals gezegd zien gebruikers traditionele taxidiensten en PHV als vrij vergelijkbare diensten. Voor een verplaatsing van A naar B houden zij vooral rekening met de beschikbaarheid en de prijs. Taxi's zijn over het algemeen aan veel strengere regels onderworpen dan PHV, zoals regels voor visuele herkenbaarheid, vaste prijzen, taximeters en de contracteverplichting. Anderzijds zijn PHV niet gebonden aan door de overheid vastgestelde prijzen, maar kunnen zij, afhankelijk van de regels in de lidstaten, klanten kiezen en weigeren <sup>(25)</sup>. In sommige lidstaten moeten zij na een verrichte vervoerdienst echter verplicht terugkeren naar de garage of een bepaalde tijd wachten tussen de reservering en het begin van de rit.

Met het oog op efficiëntiewinst, zoals een beter gebruik van het voertuig, kortere wachttijden en minder afgelegde kilometers zonder passagier, moeten regelgevingskaders het mogelijk maken de voordelen van digitalisering en andere innovatieve technologieën ten volle te benutten. Enkele lidstaten hebben hun systeem al herzien; hun ervaringen zijn leerrijk. De lidstaten zouden de bestaande regels voor personenvervoer op aanvraag moeten herzien om te waarborgen dat passagiers toegang hebben tot duurzame, slimme, veerkrachtige, beschikbare, betaalbare, toegankelijke, betrouwbare en veilige mobiliteitsdiensten van goede kwaliteit, en dat de regels in overeenstemming zijn met het EU-recht. Bij die herziening moeten zij de sectorvertegenwoordigers en de sociale partners betrekken.

Ten slotte moet het potentieel van de sector personenvervoer op aanvraag ten volle worden benut om bij te dragen tot een koolstofvrij vervoer dat tegemoetkomt aan de mobiliteitsbehoeften. Het is van essentieel belang dat de koolstofuitstoot en de milieueffecten van het vervoer worden beperkt. Het personenvervoer op aanvraag zal daarin een rol moeten spelen. Kortom, er is behoefte aan een “groene” sector personenvervoer op aanvraag, die geïntegreerd is in het openbaar vervoer.

<sup>(21)</sup> Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB C 202 van 7.6.2016, blz. 47); Verdrag betreffende de Europese Unie (PB C 202 van 7.6.2016, blz. 13).

<sup>(22)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 20 december 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi/Uber*, C-434/15, punten 44-47.

<sup>(23)</sup> Zie arrest van het Hof van Justitie van 31 maart 1993, *Kraus/Land Baden-Württemberg*, C-19/92, EU:C:1993:125, punt 32, Arrest van het Hof van Justitie van 1 juni 2010, *Blanco Pérez en Chao Gómez*, gevoegde zaken C-570/07 en C-571/07, EU:C:2010:300, (hierna “*Blanco Pérez*”) punt 53. Het begrip “beperking” omvat maatregelen van een lidstaat die, hoewel zij zonder onderscheid van toepassing zijn, de toegang tot de markt van ondernemingen uit andere lidstaten beïnvloeden en daardoor de handel binnen de EU belemmeren (zie in die zin het arrest in de zaak *Grupo Itevelesa*, C-168/14, punt 67, het arrest in de zaak *SOA Nazionale Costruttori*, C-327/12, EU:C:2013:827, punt 45 en de aldaar aangehaalde rechtspraak).

<sup>(24)</sup> Zie *Blanco Pérez*, gevoegde zaken C-570/07 en C-571/07, punt 64.

<sup>(25)</sup> De door de wetgeving van de lidstaten verleende vrijheid om klanten te kiezen en te weigeren moet worden onderscheiden van de vraag of chauffeurs van PHV op een of andere manier door ride-hailingbedrijven worden ontmoedigd om klanten te weigeren.

## II. HERZIENING EN ACTUALISERING VAN DE VOORSCHRIFTEN VOOR BETERE REGELGEVINGSKADERS

In het licht van het bovenstaande is het belangrijk dat de lidstaten hun bestaande regels voor de lokale markten voor personenvervoer op aanvraag opnieuw beoordelen om beschikbaar, betaalbaar, betrouwbaar, hoogwaardig en veilig vervoer voor de burgers te waarborgen. De regelgevingskaders moeten ook goed functionerende markten mogelijk maken die openstaan voor nieuwe innovatieve bedrijfsmodellen en die werkgelegenheid bieden, ook voor degenen die van flexibele werkregelingen kunnen profiteren. Gezien de dwingende klimaatdoelstellingen is het van het grootste belang dat het personenvervoer op aanvraag bijdraagt tot de beperking van de milieueffecten van het vervoer door over te stappen op emissievrije voertuigen en het gebruik van openbaar vervoer en actieve mobiliteit te bevorderen. De regelgevingskaders moeten ervoor zorgen dat personenvervoer op aanvraag zonder discriminatie beschikbaar is. Personenvervoer op aanvraag moet toegankelijk zijn voor iedereen, ook voor mensen zonder smartphone, zoals ouderen en analfabeten, en zonder kredietkaart, en voor personen met een handicap of met beperkte mobiliteit. Het is ook belangrijk dat het vervoer vroeg van tevoren kan worden gereserveerd, zodat een andere vervoerswijze kan worden gekozen als er op het gevraagde tijdstip geen personenvervoer op aanvraag beschikbaar is (bv. een geplande rit naar de luchthaven, het ziekenhuis enz.). Voorts moeten regelgevingskaders en samenwerking op regelgevingsgebied tussen de lidstaten het grensoverschrijdende lokale personenvervoer op aanvraag tussen naburige lidstaten vergemakkelijken.

Er mag niet uit het oog worden verloren dat taxi- en PHV-chauffeurs, ongeacht of zij al dan niet met een app werken, behoefte hebben aan rechtszekerheid over hun rechten en plichten. In dat verband is het ook van belang dat regels en algoritmen, onder meer voor de vaststelling van de tarieven, transparant en begrijpelijk zijn en op eerlijke en verantwoorde wijze worden toegepast.

De sector zal zich de komende jaren blijven ontwikkelen. De regelgevingsstelsels moeten daarom flexibel zijn en nieuwe ontwikkelingen kunnen opvangen. Zij moeten blijven openstaan voor uitvindingen en innovatieve bedrijfsmodellen en tegelijk rechtszekerheid bieden aan exploitanten, chauffeurs, gebruikers en ride-hailingbedrijven.

De nationale, regionale en lokale regels van de lidstaten betreffende taxi's en PHV kunnen beperkingen inhouden van de vrijheid van vestiging zoals vastgelegd in artikel 49 VWEU <sup>(26)</sup>. Beperkingen van de vrijheid van vestiging moeten van toepassing zijn zonder discriminatie op grond van nationaliteit en moeten worden gerechtvaardigd door dwingende redenen van algemeen belang. Bovendien moeten zij geschikt zijn om de verwezenlijking van het nagestreefde doel te waarborgen en mogen zij niet verder gaan dan wat nodig is om dat doel te bereiken <sup>(27)</sup>.

Met het oog op de hoofddoelstellingen van het waarborgen van duurzaam en slim vervoer voor de Europese burgers, het beperken van de milieueffecten van vervoer en het waarborgen van de vrijheid van vestiging in de sector, worden in de volgende aanbevelingen de belangrijkste elementen van regels voor personenvervoer op aanvraag geschetst.

### A. Aanbevelingen voor de toegang tot het beroep

De nationale, regionale en lokale regelgeving van de lidstaten voor de toegang tot het beroep van chauffeur en exploitant van taxi's en PHV, zoals een vergunning en de voorwaarden voor het verkrijgen van de vereiste vergunning, kunnen een belemmering vormen voor de toegang tot de markt en de vrijheid van vestiging beperken. Die regels moeten dus voldoen aan de rechtvaardigingscriteria <sup>(28)</sup>.

<sup>(26)</sup> Zie *Blanco Pérez*, gevoegde zaken C-570/07 en C-571/07, punten 53 en volgende: “

53. Volgens vaste rechtspraak vormt een beperking in de zin van artikel 49 VWEU een nationale regeling die, zelfs wanneer zij zonder discriminatie op grond van nationaliteit van toepassing is, toch de uitoefening van de in het Verdrag gewaarborgde vrijheid van vestiging door burgers van de Unie kan belemmeren of minder aantrekkelijk maken (zie in die zin arresten van 14 oktober 2004, *Commissie/Nederland*, C-299/02, Jurispr. blz. I-9761, punt 15, en 21 april 2005, *Commissie/Griekenland*, C-140/03, Jurispr. blz. I-3177, punt 27).

54. Daaronder valt met name een nationale regeling die de oprichting van een onderneming van een andere lidstaat afhankelijk stelt van de afgifte van een voorafgaande vergunning, want een dergelijke regeling kan de uitoefening van de vrijheid van vestiging door deze onderneming belemmeren door de vrije uitoefening van haar activiteiten via een vaste inrichting te verhinderen. Enerzijds loopt de onderneming namelijk het risico de bijkomende administratieve en financiële lasten te moeten dragen die gepaard gaan met elke verkrijging van een dergelijke vergunning. Anderzijds sluit het stelsel van voorafgaande vergunningen de marktdeelnemers die niet voldoen aan vooraf vastgestelde vereisten die voor verlening van deze vergunning moeten worden nageleefd, uit van de uitoefening van een activiteit als zelfstandige (zie in die zin reeds aangehaald arrest *Hartlauer*, punten 34 en 35).”

<sup>(27)</sup> Zie *Blanco Pérez*, gevoegde zaken C-570/07 en C-571/07, punt 64.

<sup>(28)</sup> Zie hierboven, voetnoot 25.

### 1. Voor chauffeurs

- *De voorschriften om chauffeur van personenvervoer op aanvraag te worden, zouden eenvoudig moeten zijn en niet verder gaan dan wat nodig is*

De voorschriften van de lidstaten voor chauffeurs hebben vaak betrekking op het beschikken over een rijbewijs en bepaalde rijervaring, op een controle van het strafregister en van verkeersinbreuken, op de kennis van het gebied, elektronische positioneringssystemen en eerste hulp, en op het vermogen om diensten te verlenen aan personen met een handicap of beperkte mobiliteit.

De voorschriften op nationaal, regionaal en/of lokaal niveau, zowel voor taxi- als PHV-chauffeurs, mogen niet verder gaan dan wat momenteel nodig is en geen nadruk leggen op vereiste kennis uit het verleden, zoals uitgebreide gedetailleerde geografische kennis, zonder daarvan de noodzaak te beoordelen voor de huidige situatie, waarin met reservering via apps en navigatiesystemen wordt gewerkt. Ze moeten veeleer worden aangepast aan wat vandaag nodig is, zoals het omgaan met routebepaling-apps. De voorschriften mogen niet verder gaan dan wat nodig is om veilig en betrouwbaar personenvervoer van goede kwaliteit te verstrekken en niet worden gebruikt om het aantal beschikbare gekwalificeerde bestuurders te beperken.

### 2. Voor exploitanten

- *De voorschriften om exploitant van personenvervoer op aanvraag te worden, zouden eenvoudig moeten zijn en niet verder gaan dan wat nodig is*

De nationale, regionale en lokale voorschriften van de lidstaten om exploitant te worden, kunnen een beperking van de vrijheid van vestiging vormen. De kwalificatievoorschriften voor exploitanten zouden bijvoorbeeld betrekking kunnen hebben op de financiële draagkracht, een onberispelijk gedrag en de naleving van fiscale verplichtingen, op voorwaarde dat zij bedoeld zijn om een legitiem doel te bereiken en niet verder gaan dan wat in dat verband noodzakelijk is.

Voorschriften met betrekking tot bijvoorbeeld de omvang van het wagenpark (minimum-/maximumaantal voertuigen), het aantal werknemers, het minimum-/maximumaantal vergunningen waarover een exploitant mag beschikken, de kantoorruimte of de bepaling dat alleen natuurlijke personen en geen rechtspersonen taxi-/PHV-vergunningen mogen bezitten, kunnen moeilijker worden gerechtvaardigd door het bereiken van een legitiem doel of de naleving van de noodzakelijkheids- en evenredigheidsbeginselen.

### 3. Voorschriften voor voertuigen

- *Wagenparken voor personenvervoer op aanvraag moeten duurzamer worden*

Taxi's en PHV leggen gewoonlijk meer kilometers af dan personenauto's. Daarom moeten wagenparken voor lokaal personenvervoer op aanvraag duurzamer worden en overschakelen op emissievrije voertuigen. Dat kan bijvoorbeeld door de aanvraag of verlenging van taxi- en PHV-vergunningen te koppelen aan emissievoorschriften, door aanvullende vergunningen voor emissievrije voertuigen beschikbaar te stellen of door financiële steun te verlenen voor dergelijke voertuigen en de bijbehorende oplaad- of tankinfrastructuur.

Voorschriften voor de afmetingen van voertuigen voor personenvervoer op aanvraag mogen alleen betrekking hebben op wat nodig is voor klanten, bijvoorbeeld ruimte voor bagage of kinderzitjes. In sommige lidstaten moeten PHV momenteel luxewagens zijn, dus groter, breder en zwaarder dan de gemiddelde auto. Vooral met het oog op de Europese Green Deal en de doelstelling om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden drastisch terug te dringen, is het belangrijk om voertuigcriteria, zoals de minimale aankoopwaarde van een PHV, opnieuw te beoordelen, rekening houdend met de voordelen van kleinere en lichtere voertuigen op het gebied van congestie en energieverbruik en met de gevolgen voor het milieu en de verkeersveiligheid.

De aanpassing van voertuigcriteria aan de doelstelling om de uitstoot en de congestie te beperken, mag zeker geen afbreuk doen aan andere belangrijke doelstellingen, zoals de veiligheid van de passagiers en de toegankelijkheid voor passagiers met een handicap of beperkte mobiliteit <sup>(29)</sup>.

<sup>(29)</sup> Bovendien kunnen voorschriften voor de herkenbaarheid van voertuigen die passagiers oppikken op straat en op standplaatsen, gerechtvaardigd zijn met het oog op de veiligheid.

## B. Aanbevelingen voor de toegang tot het beroep

Niet alleen de regels voor de toegang tot het beroep maar ook de regels voor de uitoefening van het beroep van chauffeur en exploitant van taxi's en PHV zouden moeten worden herzien en indien nodig worden vereenvoudigd. De regels die in acht moeten worden genomen bij het verrichten van lokaal personenvervoer op aanvraag, kunnen een beperking van de vrijheid van vestiging vormen en moeten derhalve naar behoren worden gemotiveerd om verenigbaar te zijn met het Unierecht <sup>(30)</sup>.

### 1. Naar de afschaffing van de strikte verplichting om naar de garage terug te keren

— *Regels voor de uitoefening van het beroep zouden geen terugkeerregel mogen bevatten*

In veel lidstaten mogen taxi's en PHV niet rondrijden op zoek naar potentiële passagiers. Terwijl taxi's mogen wachten op standplaatsen, moeten PHV tussen ritten vaak terugkeren naar hun bedrijf. PHV mogen over het algemeen ook niet parkeren op plaatsen met een hoge vraag om passagiers aan te trekken. In sommige lidstaten mogen PHV niet op de openbare weg parkeren. Vóór de ontwikkeling van mobiele communicatietechnieken moesten chauffeurs van PHV naar hun bedrijf terugkeren om op de hoogte te worden gesteld van hun volgende rit. Tegenwoordig maken geolokalisatie en smartphones echter een onmiddellijke verbinding mogelijk tussen potentiële klanten en PHV-chauffeurs <sup>(31)</sup>.

Lege ritten zijn inherent aan personenvervoer op aanvraag omdat verplaatsingen naar de plek waar passagiers moeten worden opgepikt, onvermijdelijk zijn. Als er nog geen nieuwe reservering is, is ook de rit naar de plek waar het voertuig kan wachten op een volgende oproep onvermijdelijk. De verplichting om zonder passagier terug te rijden naar het bedrijf en vandaar weer naar de volgende passagier, doet het aantal lege ritten echter toenemen ("deadheading"). In tijden van door verkeersopstoppingen geplaagde steden, vervuiling en klimaatverandering, waarin milieueffecten moeten worden beperkt en mobiele communicatie en geolokalisatie voorhanden zijn, kan het aangewezen zijn om die regel te heroverwegen.

Zolang chauffeurs aan het werk zijn, mogen zij daarin niet worden belemmerd door de verplichting om naar hun bedrijf terug te keren. Lege ritten zijn een inefficiënte benutting van het voertuig en de arbeidstijd van de chauffeur, zijn schadelijk voor het milieu en dragen bij tot congestie en uitstoot. Om die zoveel mogelijk te beperken, zouden steden bijvoorbeeld meer centrale plekken kunnen aanwijzen waar chauffeurs kunnen wachten op een volgende oproep.

### 2. Passagiers meenemen op terugritten vanuit gebieden die niet onder de vergunning vallen

— *In de regels voor de uitoefening van het beroep moet rekening worden gehouden met het beperken van lege ritten*

Vergunningen voor taxi's en PHV worden afgegeven voor een specifiek administratief gebied. Chauffeurs mogen passagiers vervoeren naar bestemmingen buiten het gebied waarvoor zij een vergunning hebben, maar mogen in veel lidstaten geen andere passagiers meebrengen van buiten dat gebied. Het bekendste voorbeeld zijn ritten van en naar luchthavens, die vaak buiten grootstedelijke gebieden liggen. Dat leidt tot lege ritten, wat zorgt voor hogere prijzen en meer emissies per passagier. De mogelijkheid om passagiers mee te nemen op terugritten naar het gebied dat onder de vergunning valt, zou helpen om het aantal lege kilometers te verminderen.

### 3. Betere capaciteitsbenutting van voertuigen

— *"Pooling" van passagiers wordt aangemoedigd om het aantal ritten te verminderen*

Met "pooling" van passagiers wordt bedoeld dat passagiers die elkaar niet kennen maar die dezelfde vertrekplaats en bestemming hebben, een taxi of PHV delen. Die ritten zijn meestal goedkoper, maar afhankelijk van de dienstverlener moeten de passagiers naar een ophaalplaats lopen of ermee instemmen dat de reis langer duurt door omwegen voor het in- en uitstappen van andere passagiers. Momenteel staan veel lidstaten op nationaal, regionaal en/of lokaal niveau alleen toe dat het hele voertuig wordt gehuurd en niet een individuele zitplaats.

<sup>(30)</sup> Zie Blanco Pérez, gevoegde zaken C-570/07 en C-571/07, punten 53 en volgende.

<sup>(31)</sup> De terugkeerregel bestaat in sommige lidstaten nog altijd, zij het in gewijzigde vorm. In zijn rapport van 2020 stelde het International Transport Forum (ITF) van de OESO voor om het aantal lege ritten te verminderen om de milieuprestaties van PHV te verbeteren.



Een betere capaciteitsbenutting (d.w.z. meer vervoerde passagiers per gereden kilometer) kan leiden tot minder taxi- en PHV kilometers<sup>(32)</sup>. Als twee personen een voertuig delen, veroorzaken ze minder gereden kilometers (en dus minder uitstoot en minder verkeer) dan als ze elk een andere auto nemen.

“Pooling” van passagiers, waarbij taxi’s en PHV meerdere passagiers op weg naar soortgelijke bestemmingen kunnen meenemen, zou kunnen helpen om het aantal gereden kilometers per persoon te verminderen. Wel moet de veiligheid van chauffeurs en passagiers te allen tijde worden gehandhaafd.

#### 4. Verdere arbeidsvoorwaarden voor chauffeurs

— *De arbeidsvoorwaarden voor chauffeurs moeten altijd correct zijn voor en in verhouding staan tot de nagestreefde doelstellingen*

##### a) Taxichauffeurs

In sommige lidstaten is het aantal taxichauffeurs gedaald, terwijl het aantal PHV stijgt<sup>(33)</sup>. Als lidstaten een onderscheid maken tussen taxi- en PHV-diensten, moeten zij hun regels voor chauffeurs opnieuw bezien in het licht van hun doelstellingen en de mogelijke gevolgen daarvan. Een voorbeeld is de verplichting om uitsluitend voltijds als chauffeur te werken. Dergelijke regels, die kunnen neerkomen op een beperking van de vrijheid van vestiging, moeten in overeenstemming zijn met de criteria die in bovengenoemde rechtspraak zijn uiteengezet. Als ze worden gecombineerd met een passend niveau van werkzekerheid en voorspelbaarheid, zouden flexibele arbeidspatronen, zoals het afschaffen en/of verminderen van verplichte lange diensten en nacht- en weekenddiensten of het toestaan van deeltijdwerk, het beroep van taxichauffeur aantrekkelijker kunnen maken, ook voor mensen die gezin en werk moeten combineren.

##### b) PHV-chauffeurs

PHV-bestuurders worden met verschillende problemen geconfronteerd. Voorbeelden zijn het verbod op smartphones om oproepen van klanten te ontvangen, waardoor PHV niet kunnen worden gereserveerd via een ride-hailingplatform, en de verplichte wachttijd tussen het reserveren van een PHV en het begin van de rit. Beide regels beletten dat de dienst onmiddellijk na de reservering begint, waardoor PHV comparatief in het nadeel zijn. Zij leiden tot een inefficiënt gebruik van de arbeidstijd van PHV-chauffeurs. Dergelijke regels moeten in overeenstemming zijn met de criteria die in bovengenoemde rechtspraak zijn uiteengezet.

#### 5. Verdere arbeidsvoorwaarden voor exploitanten

— *De arbeidsvoorwaarden voor exploitanten moeten altijd correct zijn voor en in verhouding staan tot de nagestreefde doelstellingen*

Zodra taxi- en PHV-exploitanten zich hebben gevestigd, is de organisatie van hun activiteiten onderworpen aan uiteenlopende regels, vaak zonder duidelijk doel. Voorbeelden: beschikken over een minimum- of maximaal aantal werknemers, de verplichting dat de exploitant zelf als taxichauffeur moet werken en dat hij werknemers alleen voltijds in dienst mag nemen, beschikken over een minimum- of maximaal aantal chauffeurs voor elk vergund voertuig, de vaststelling van een minimale huurperiode tegen een minimumtarief, of de bepaling dat betaling pas is toegestaan nadat een klant op zijn woonplaats een factuur heeft ontvangen. De arbeidsvoorwaarden voor exploitanten van taxi’s en PHV moeten in overeenstemming zijn met het EU-recht, met name met de vrijheid van vestiging.

<sup>(32)</sup> Over “pooling” van passagiers: zie OESO-ITF, “Assessing the Environmental Performance of New Mobility” (<https://www.itf-oecd.org/good-to-go-environmental-performance-new-mobility>); Transport & Environment (T&E), *Europe’s giant “taxi” company: is Uber part of the problem or the solution?* (<https://www.transportenvironment.org/press/uber-adds-pollution-and-traffic-european-cities-too>); Shaheen, S., Lazarus, J., Caicedo, J., Bayen, A., *To Pool or Not to Pool? Understanding the Time and Price Tradeoffs of OnDemand Ride Users – Opportunities, Challenges, and Social Equity Considerations for Policies to Promote Shared-Ride Services* (<https://doi.org/10.7922/G2862DRF>); Schaller, B., *Can sharing a ride make for less traffic? Evidence from Uber and Lyft and implications for cities*, in: *Transport Policy* 102 (2021), blz. 1, (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X20309525?via%3Dihub>); Diao, M., Kong, H., Zhao, H., *Impacts of transportation network companies on urban mobility*, in: *Nature Sustainability* (<https://doi.org/10.1038/s41893-020-00678-z>).

<sup>(33)</sup> Voor Brussel, zie Deloitte (2020): “Sociaal-economische studie van de sector van het bezoldigde personenvervoer in het Hoofdstedelijk Gewest”: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-02/Sociaal-economische%20studie%20van%20het%20bezoldigd%20personenvervoer%20in%20Brussel.pdf>; voor Berlijn, zie een artikel in *Berliner Morgenpost* van 18 februari 2021: <https://www.morgenpost.de/berlin/article231594211/Zahl-der-Mietwagen-von-Uber-und-Co-nimmt-stark-zu.html>

### C. Aanbevelingen voor de integratie in openbaar vervoer en actieve mobiliteit

— *Personenvervoer op aanvraag zou goed moeten worden geïntegreerd in openbaar vervoer en actieve mobiliteit*

Het is van groot belang dat personenvervoer op aanvraag, of het nu gaat om taxi's of PHV, een aanvulling vormt op het openbaar vervoer (zoals metro, bus en tram) en actieve vormen van mobiliteit (zoals lopen en fietsen), en die niet louter vervangt. Voor een optimale integratie moet personenvervoer op aanvraag deel uitmaken van het lokale plan voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP), dat is opgesteld volgens Europese richtsnoeren <sup>(34)</sup>. Personenvervoer op aanvraag moet het gebruik van het openbaar vervoer vergemakkelijken en versterken door passagiers te vervoeren tijdens de eerste of laatste kilometer rond haltes van het openbaar vervoer, zodat openbaar vervoer een aantrekkelijke en comfortabele optie wordt en de behoefte aan particulier autogebruik afneemt. Dat is vooral belangrijk in gebieden waar het openbaarvervoersnetwerk minder dicht is, zoals de stadsrand of voorsteden. Het zou het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker kunnen maken en de weg naar het station sneller of veiliger kunnen maken. Maatregelen die de integratie in het openbaar vervoer verbeteren, zouden een stap voorwaarts kunnen zijn, bijvoorbeeld door MaaS <sup>(35)</sup> te ondersteunen, door passagiers te stimuleren en door mogelijkheden voor samenwerking met ride-hailingbedrijven te onderzoeken. Aan dienstverleners kan worden gevraagd om klanten via passende kanalen ook te informeren over beschikbare alternatieve opties voor actieve mobiliteit.

---

<sup>(34)</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

<sup>(35)</sup> Mobility as a Service (mobiliteit als dienst) is de integratie van verschillende vervoerswijzen in één enkele mobiliteitsdienst die op aanvraag toegankelijk is. Om aan de vraag van een klant te voldoen, faciliteert een MaaS-exploitant een gevarieerde reeks vervoersopties, of het nu gaat om openbaar vervoer, rit-, auto- of fietsdelen, taxi's, autoverhuur of een combinatie daarvan. De MaaS-integrator verzamelt en integreert gegevens van aanbieders van mobiliteitsdiensten. MaaS biedt de gebruiker toegevoegde waarde door toegang tot mobiliteit te bieden via één enkele applicatie, met één betaalkanaal in plaats van meerdere kaartverkoop- en betalingsverrichtingen.