



Besluit van houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met het vaststellen van regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer

Ontwerpbesluit

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van, nr. CEND/HDJZ-2009/1354 Sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 2, tweede lid, en 104, eerste lid, onderdelen c en d, van de Wet personenvervoer 2000;

De Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van, nr. HDJZ/, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2 worden, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel m door een komma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:

- n. vervoer met auto's, voor eigen rekening en risico verricht door buitensportondernemingen die uitsluitend omzet genereren uit het organiseren van buitensportactiviteiten, mits het vervoer onlosmakelijk is verbonden aan de buitensportactiviteiten en daarvoor geen aparte betaling plaatsvindt,
- o. vervoer, verricht door bestuurders die chauffeursdiensten in een auto leveren aan consumenten die zelf in het bezit zijn van die auto.

B

Artikel 28 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel b, en het tweede lid wordt 'EG-verklaring als bedoeld in artikel 10 van de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen' telkens vervangen door: erkenning van EG-beroepskwalificaties als bedoeld in artikel 6 van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties.

2. In het derde en vierde lid wordt 'EG-verklaring' telkens vervangen door: erkenning van EG-beroepskwalificaties.

C

Na artikel 74 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 74a

1. Vanaf een daartoe bij gemeentelijke verordening aangewezen locatie is de bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, verplicht een consument op diens verzoek te vervoeren.
2. De verplichting in het eerste lid geldt niet indien de uitvoering van het vervoer leidt tot:



- a. niet naleving van een wettelijke verplichting;
- b. gevaar voor de bestuurder;
- c. hinder van de bestuurder, waardoor een goede besturing van de auto wordt belemmerd;
- d. beschadiging of verontreiniging van de auto.

3. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het tweede lid.

D

Aan het vierde lid van artikel 75 wordt de volgende volzin toegevoegd:

In het kader van leer-werktrajecten kan door Onze Minister een chauffeurspas worden verstrekt met een kortere geldigheidsduur.

E

Aan artikel 76 worden twee leden toegevoegd, luidende:

5. Onze Minister kan onder voorwaarden en beperkingen vrijstelling verlenen van de verplichting om het getuigschrift, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d, over te leggen.
6. Indien naar het oordeel van Onze Minister niet of niet langer wordt voldaan aan de voorwaarden en beperkingen, bedoeld in het vijfde lid, kan de vrijstelling worden ingetrokken.

F

Aan artikel 77 worden drie leden toegevoegd, luidende:

4. Onze Minister kan de chauffeurspas schorsen voor een door hem te bepalen periode, indien naar zijn oordeel sprake is van bijzondere omstandigheden op grond waarvan hij schorsing noodzakelijk acht in het belang van veilig taxivervoer.
5. De chauffeurspas kan in ieder geval worden geschorst bij toepassing van het eerste lid en indien naar het oordeel van Onze Minister kan worden vermoed dat sprake is van een geval als bedoeld in het tweede lid.
6. De bestuurder wiens chauffeurspas is geschorst, levert deze terstond in bij Onze Minister.

G

In artikel 118 wordt na '74, eerste en derde lid,' ingevoegd: '74a, eerste lid,' en wordt '77, derde lid,' vervangen door: '77, derde en zesde lid,'.

ARTIKEL II

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,



NOTA VAN TOELICHTING

I Algemeen deel

1. Inleiding

Bij brief van 26 juni 2008 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de hoofdlijnen van het toekomstig taxibeleid aan de Tweede Kamer uiteengezet onder aanbieding van de twee daaraan ten grondslag liggende rapporten (Kamerstukken II 2007/08, 31 521, nr. 1). De probleemanalyse en oplossingsrichtingen in het rapport *Toekomst voor de taxi* van de Taskforce Taxi zijn gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het straattaxivervoer. De *Handreikingen voor hoogwaardig contractvervoer* van de Ronde Tafel richten zich op het verbeteren van het contractvervoer. Voornoemde brief met de *Toekomstvisie Taxi* is met de beide rapporten op 19 november 2008, 29 januari en 31 maart 2009 met de Tweede Kamer besproken (Kamerstukken II 2008/09, 31 521, nrs. 2, 16 en 19). Gezien de verschillende kenmerken van het straattaxivervoer en het contractvervoer is in het overleg met de Tweede Kamer afgesproken dat de voorstellen over de verschillende marktsegmenten afzonderlijk worden uitgewerkt. Bij brief van 9 juli 2009 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de voorgenomen maatregelen ter uitwerking van de *Toekomstvisie Taxi* aan de Tweede Kamer gepresenteerd (Kamerstukken II 2008/09, 31 521, nr. 23). In het overleg dat op 9 september 2009 plaatsvond (Kamerstukken II 2009/10, 31 521, nr. 38), bleek brede steun in de Tweede Kamer voor de voorgenomen maatregelen. Een aantal van deze maatregelen leidt tot aanpassing van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000). Het onderhavige wijzigingsbesluit strekt daartoe.

2. Maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van het straattaxivervoer

In het rapport *Toekomst voor de taxi* wordt de straattaximarkt in drie deelmarkten onderscheiden op basis van de wijze waarop vraag en aanbod in deze markt bijeenkomen:

- het taxivervoer dat vanaf een standplaats wordt aangeboden (de standplaatstaxi);
- de taxi die wordt aangehouden op straat (de aanhoudtaxi);
- de taxi die telefonisch wordt besteld (de beltaxi).

De deelmarkten a en b vormen samen de zogenoemde opstapmarkt.

Volgens het rapport wordt landelijk tweederde van de omzet in de straattaximarkt behaald via telefonische reservering en ongeveer eenderde op de standplaatsen; het aanhouden van een taxi op straat komt niet veel voor. De vier grote steden (G4) laten een afwijkend beeld zien: hier wordt bijna de helft van de omzet op de standplaatsen gegenereerd en is ook het aandeel van de beltaxi omvangrijker dan in de rest van het land.

Uit het rapport komt naar voren dat een groot deel van de aanbieders op de straattaximarkt de dienstverlening biedt op het niveau van de vereiste basiskwaliteit, maar dat deze deelmarkt sinds de liberalisering in 2000 nog niet optimaal functioneert. Om te bevorderen dat de knelpunten in de straattaximarkt worden weggenomen, zijn aanvullende maatregelen nodig. In verband hiermee is het afgelopen jaar intensief overleg gevoerd tussen alle betrokken partijen: KNV Taxi, reizigersorganisatie ROVER, de werknemersorganisaties, de gemeenten en het Rijk. Het overleg tussen partijen heeft geresulteerd in een samenhangend pakket van wettelijke en niet-wettelijke maatregelen, zoals verwoord in voornoemde *Taxibrief* van 9 juli 2009. Om de maatregelen te realiseren wordt zowel de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) als het Bp2000 gewijzigd. Voor wat betreft de onderhavige aanpassing van het Bp2000 gaat het om de volgende maatregelen.

a. Vervoerplicht (Artikel I, onderdeel C)

Op bij gemeentelijke verordening daartoe aan te wijzen locaties wordt een zogenoemde vervoerplicht voor taxi's ingevoerd. Een publiekrechtelijke vervoerplicht is noodzakelijk om te waarborgen dat meer keuzevrijheid voor de consument wordt gerealiseerd in dat deel van de markt waar dit zonder wettelijke maatregelen onvoldoende of in het geheel niet mogelijk is. Uit het rapport *Toekomst voor de taxi* blijkt dat de keuzevrijheid van de consument wordt belemmerd door met name de praktijken op bepaalde taxistandplaatsen, waar consumenten voor de korte, minder lucratieve, ritten worden geweigerd en niet worden vervoerd of waar consumenten niet de taxi van hun eerste keuze kunnen nemen. Op door de overheid aangewezen locaties zoals taxistandplaatsen is dit een onwenselijke situatie. Doorgaans zijn deze locaties gesitueerd nabij knooppunten in het openbaar vervoernetwerk, zoals bus- en treinstations, en bij de uitgaanscentra.

De invoering van de publiekrechtelijke vervoerplicht betreft een evenredige maatregel ter bescherming van de belangen van consumenten en geldt uitsluitend op de door de gemeente aan te wijzen locaties. Een taxichauffeur die ervoor kiest zijn diensten aan consumenten aan te bieden op een in de gemeentelijke verordening aangewezen locatie dient die dienstverlening daadwerkelijk te leveren. Op deze locaties kan het vervoer uitsluitend worden geweigerd op de gronden, die limitatief zijn



opgesomd in dit besluit. Invoering van een verdergaande publiekrechtelijke verplichting wordt niet noodzakelijk en niet evenredig geoordeeld, aangezien de genoemde knelpunten zich in grote delen van de straattaximarkt niet voordoen. Het reputatiemechanisme en het zelfregulerend vermogen van de taxibranche, onder andere door middel van een privaatrechtelijke vervoerplicht in de algemene vervoer voorwaarden, functioneert in grote delen van de markt voldoende.

b. Vrijstelling landelijk examen vakbekwaamheid (Artikel I, onderdeel E)

Artikel 75 Bp2000 schrijft voor dat een bestuurder van een auto waarmee taxivervoer wordt verricht in het bezit dient te zijn van een door de Minister van Verkeer en Waterstaat verstrekte chauffeurspas. Het vereiste van een chauffeurspas is in 1998 met een wijziging van het toenmalige Besluit personenvervoer (Stb. 1998, 123) ingevoerd om de herkenbaarheid van de taxichauffeur voor de consument en de handhavende instanties te vergroten. Sindsdien moet degene die voor een pas in aanmerking wenst te komen bij zijn aanvraag een geldig rijbewijs, een recente geneeskundige verklaring en een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in de Wet op de justitiële en strafvorderlijke gegevens overleggen. In 2004 is in een wijziging van het Bp2000 hieraan de eis toegevoegd dat bij de aanvraag tevens een door de Minister erkend getuigschrift moet worden overgelegd, waaruit blijkt dat de aanvrager met goed gevolg examens omtrent de vakbekwaamheid heeft afgelegd (Stb. 2004, 252).

Aanvankelijk werden aan het verkrijgen van de chauffeurspas geen vakbekwaamheidseisen gesteld. De overweging van de regering hierbij was, dat de taxiondernemer als werkgever primair verantwoordelijk is voor de kwaliteit van de bij hem in dienst zijnde chauffeurs en dat sociale partners daarbij tevens een verantwoordelijkheid dragen (Stb. 1998, 123, blz. 6). Na aanhoudende klachten over de kwaliteit van de chauffeurs in met name de grote steden, onder andere veroorzaakt door bestuurders die het taxivervoer niet in loondienst verrichten, bleek dat het noodzakelijk was om alsnog over te gaan tot regulering. In het belang van de kwaliteit van het taxivervoer werden landelijke vakbekwaamheidseisen en een daarbij behorend examen ingevoerd, waarin onder andere rijstijl, communicatieve vaardigheden en omgang met de consument worden getoetst.

In de Regeling taxibestuurders 2005 zijn de vakbekwaamheidseisen nader uitgewerkt. Blijkens artikel 2 van deze ministeriële regeling zijn als getuigschrift in de zin van artikel 76, eerste lid, onder d, Bp2000 erkend het Chauffeursdiploma CCV Taxi Volledig voor het verrichten van taxivervoer en het Chauffeursdiploma CCV Taxi Beperkt voor het uitvoeren van een beperkte taxidienst. Beide diploma's worden afgegeven door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Het getuigschrift onder beperkingen geldt voor dat deel van het contractvervoer dat zonder contante betaling wordt verricht via vaste routes met vaste passagiers. Voor dat vervoer zijn minder zware vakbekwaamheidseisen noodzakelijk dan voor de straattaximarkt en het overige segment van het contractvervoermarkt, zoals het leerlingenvervoer en het gehandicaptenvervoer.

Uit de analyse in het rapport *Toekomst voor de taxi* komt als knelpunt naar voren dat het landelijk examen voor het chauffeursdiploma onvoldoende flexibel inspeelt op de behoefte in de praktijk en onnodige administratieve lasten voor het bedrijfsleven genereert. Het landelijk examen vormt voor de ondernemingen een serieuze belemmering voor een flexibele inzet van tijdelijk personeel, zoals oproepkrachten en vakantiekrachten in toeristische gebieden. Voor (vroeg)gepensioneerden, die gedegen ervaring hebben opgebouwd vormt het landelijk examen een drempel tot herintreding. De branche acht zichzelf bovendien in staat de vakbekwaamheid van het personeel adequaat te borgen. In het overleg dat met de sociale partners in de taxibranche en de consumentenorganisaties is gevoerd in het kader van de uitwerking van de *Toekomstvisie Taxi*, is vastgesteld dat voldoende borging van de vakbekwaamheid mogelijk moet zijn wanneer taxichauffeurs in een directe gezagsrelatie met een werkgever staan. Een werkgever heeft er direct belang bij dat de chauffeurs die bij hem in loondienst zijn, goed opgeleid zijn en hun vak verstaan, omdat hij daarmee de concurrentiepositie van zijn onderneming op de markt kan versterken.

Om onnodige lastendruk tegen te gaan en zelfregulering binnen de branche te stimuleren, is de bevoegdheid van de Minister opgenomen om onder voorwaarden en beperkingen vrijstelling te verlenen van het vereiste om het landelijk examen omtrent de vakbekwaamheid af te leggen en ten bewijze daarvan bij de aanvraag om een chauffeurspas een door de Minister erkend getuigschrift over te leggen.

De vrijstellingsbevoegdheid is een instrument waarmee kan worden bevorderd dat sociale partners in de taxibranche de vakbekwaamheid van taxichauffeurs borgen op een niveau dat kwalitatief gelijkwaardig is aan de relevante onderdelen van de vakbekwaamheidseisen in de Regeling taxichauffeurs 2005. Een opleidingsarrangement dat aan de eisen voldoet kan door middel van de vrijstellingsbevoegdheid onder voorwaarden en beperkingen door de Minister worden erkend als een gelijkwaardig alternatief voor het landelijk examen. De landelijke vakbekwaamheidseisen in de Regeling taxichauffeurs blijven onverminderd van kracht; voor gevallen die niet voldoen aan de vrijstellingseisen blijft het landelijk chauffeursexamen van toepassing.



c. Schorsing van de chauffeurspas (Artikel I, onderdeel F)

Omdat de bevoegdheid werd gemist om hangende het onderzoek naar de feiten en omstandigheden die kunnen leiden tot de intrekking van een chauffeurspas, een voorlopige maatregel te treffen, is geregeld dat de Minister in bijzondere omstandigheden kan besluiten tot schorsing van de chauffeurspas. Van bijzondere omstandigheden kan bijvoorbeeld sprake zijn bij ernstige incidenten waarbij in ernstige mate afbreuk wordt gedaan aan het belang van veilig taxivervoer en het voorshands niet verantwoord wordt geacht om de taxichauffeur het taxivervoer te laten verrichten. Een schorsingsbesluit grijpt sterk in op de rechten van een chauffeur en dient derhalve te berusten op een deugdelijke feitelijke grondslag en een zorgvuldige afweging van belangen. De pas dient direct nadat het schorsingsbesluit is genomen, door de chauffeur te worden ingeleverd voor de duur van de schorsingsperiode. Na afloop van die periode volgt ofwel een besluit van de Minister waarbij de pas wordt ingetrokken ofwel een besluit tot opheffing van de schorsing, waarbij de pas wordt teruggegeven waarna de chauffeur gerechtigd is het taxivervoer te hervatten.

Met deze maatregel wordt mede uitvoering gegeven aan een motie De Mos c.s. (Kamerstukken II, 2009/10, 31 521, nr. 26).

d. Uitzonderen van bepaalde vervoersdiensten (Artikel I, onderdeel A)

Belangrijke uitgangspunten van het kabinetsbeleid zijn dat wetgeving zinvol dient te zijn, dat de daaruit voortvloeiende lasten voor burgers, bedrijven en mede-overheden beperkt dienen te blijven tot hetgeen noodzakelijk is om de doelstellingen van de wet te bereiken en dat wetgeving uitvoerbaar en handhaafbaar is.

Met het oog op het verminderen van regeldruk en het terugdringen van onnodige administratieve lasten wordt de Wp2000 niet van toepassing verklaard op het vervoer dat een buitensportonderneming met een auto verricht in het kader van de door de onderneming georganiseerde buitensportactiviteiten, indien dat vervoer onlosmakelijk is verbonden met de buitensportactiviteiten en daarvoor niet apart wordt betaald. Om dezelfde reden worden chauffeursdiensten die door een bestuurder worden geleverd in de auto van de consument van de werkingssfeer van de Wp2000 uitgezonderd. Kleinschalige initiatieven, zoals Rent-a-Bob en vergelijkbare chauffeursdiensten, waarbij de consument telefonisch een chauffeur bestelt om zich in zijn eigen auto naar een bestemming te laten rijden, zouden als zelfstandige vorm van dienstverlening niet meer kunnen worden aangeboden, terwijl naleving van de wet moeilijk handhaafbaar is, omdat de auto van de consument zich niet, zoals een reguliere taxi, onderscheidend in het verkeer beweegt.

Voor beide vervoersvormen bevat de taxiwetgeving te zware eisen die niet in verhouding staan tot de doelstellingen van de wetgeving.

Voor de individuele ondernemingen en bestuurders die het personenvervoer verrichten betekenen de uitzondering van de werkingssfeer van de Wp2000 een aanmerkelijke lastenverlichting. Voor de ondernemingen blijft de vergunningseis buiten toepassing, terwijl bestuurders niet meer hoeven te voldoen aan de vereisten voor het verkrijgen van een chauffeurspas, zoals het overleggen van een verklaring omtrent het gedrag, een geneeskundige verklaring en een getuigschrift omtrent de vakbekwaamheid. Ook blijven de eisen ten aanzien van de uitrusting van de auto waarmee het vervoer wordt verricht buiten toepassing.

3. Overige maatregelen

In de *Taxibrief* van 9 juli 2009 is tevens aangekondigd dat maatregelen worden getroffen om de afhandeling van klachten over het taxivervoer verder te professionaliseren en de kenbaarheid van de klachten- en geschillenprocedure voor consumenten te vergroten. Daarnaast wordt de informatiepositie van de instanties die de wet handhaven versterkt. Artikel 13 Wp2000 in verbinding met artikel 72a van het Bp2000 geeft daarvoor het kader aan. De eisen ten aanzien van de herkenbaarheid en kenbaarheid van de klachtprocedure voor de consument zullen voor zover nodig worden aangescherpt in de op artikel 72a Bp2000 gebaseerde ministeriële Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer.

Verder is in de *Taxibrief* vermeld, dat ten aanzien van de tariefstructuur wordt onderzocht of kan worden overgegaan naar een zogenaamd dubbeltariefsysteem. Een van de voorwaarden voor invoering van het dubbeltariefsysteem is dat de informatieverschaffing aan de consument omtrent de toepassing van het dubbeltarief transparant plaatsvindt in de vorm van een uitgeprinte bon waarvan de afgelegde reisafstand en tijdsduur kunnen worden afgelezen. Bij de wijziging van het Bp2000 in verband met de invoering van de boordcomputer worden regels gesteld ten aanzien van een transparante informatieverschaffing. Laatstgenoemde wijziging wordt naar verwachting eind 2009 in het Staatsblad geplaatst.



4. Technische wijzigingen

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om twee wijzigingen, die verder los staan van de in de *Taxibrief* aangekondigde wettelijke maatregelen, in de onderhavige aanpassing van het Bp2000 mee te nemen. Het gaat enerzijds om een aanpassing aan artikel 28 aan de nieuwe Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties. Daarnaast wordt de basis verduidelijkt van de afgifte van een pas met een afwijkende geldingsduur in verband met een leer-werktraject. Beide wijzigingen zijn technisch van aard en liggen vast in Artikel I, onderdelen B en D.

5. Gevolgen van de onderhavige wijzigingen voor de verschillende marktsegmenten

De onderhavige wijzigingen van het Bp2000 hebben voornamelijk betrekking op het straattaxivervoer. De onderdelen met betrekking tot de vrijstelling van het landelijk examen vakbekwaamheid, de schorsing van de chauffeurspas, de beperktere geldigheidsduur van een chauffeurspas in het kader van een leer-werktraject en de technische wijziging van artikel 28 betreffen echter ook het zogenoemde contractvervoer op de taximarkt.

6. Raadpleging adviesorganen

Het ontwerp-besluit is, overeenkomstig artikel 106 van de Wp2000, op 8 oktober 2009 voorgelegd aan het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV). Het OPV heeft op -- november 2009 een advies uitgebracht (kenmerk OVW-2009/-----).

Het advies van het OPV heeft geen aanleiding gegeven om de ontwerp tekst te wijzigen. Wel is naar aanleiding van het advies de toelichting op onderdelen verduidelijkt.

7. Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Voor het bedrijfsleven leidt het onderhavige besluit tot lastenvermindering.

Voor ondernemingen die buitensportactiviteiten organiseren en vervoer verrichten dat daarmee onlosmakelijk is verbonden, vervallen de eisen ten aanzien van de uitrusting en keuring van de auto's. Uitgaande van twintig auto's waarmee het vervoer in het kader van de buitensportactiviteiten in enig jaar plaatsvindt, wordt de lastenreductie geraamd op in totaal € 2.000,- per jaar.

Daarnaast vervalt voor zowel de ondernemingen die buitensportactiviteiten organiseren en vervoer verrichten dat daarmee onlosmakelijk verbonden is, als voor bestuurders die chauffeursdiensten aanbieden aan consumenten in de auto van die consumenten, het vereiste van een ondernemingsvergunning en derhalve de verplichting om een verklaring omtrent het gedrag en een getuigschrift omtrent de vakbekwaamheid of een erkenning van EG-beroepskwalificaties over te leggen. Voor bestuurders die het vervoer verrichten als hier bedoeld, vervalt de chauffeurspas; zij hoeven geen geneeskundige verklaring, verklaring omtrent het gedrag, getuigschrift of erkenning van EG-beroepskwalificaties over te leggen. Voorts hoeft in de auto geen administratie aanwezig te zijn als bedoeld in artikel 75 Bp2000 en zijn de voorschriften in de Wp2000 ter zake van de behandeling van klachten en geschillen niet van toepassing. Uitgaande van vijfenveertig ondernemingen en driehonderd bestuurders die jaarlijks toetreden worden de kostenbesparingen geraamd op in totaal € 72.000,- per jaar.

De regeling omtrent de afgifte van een chauffeurspas met een kortere geldigheidsduur betreft bestendig beleid en heeft derhalve geen gevolgen voor de lastendruk. De schorsing van een chauffeurspas zal niet leiden tot noemenswaardige lasten, aangezien het jaarlijks naar verwachting zal gaan om slechts enkele passen die moeten worden ingeleverd bij de Minister. Het door de branche te ontwikkelen en te onderhouden arrangement ter borging van de vakbekwaamheid van de chauffeurs in loondienst zal naar verwachting niet leiden tot een toename van administratieve lasten. De lastendruk zal worden geconcretiseerd in de toelichting van de door de Minister vast te stellen vrijstellingsregeling waarin een dergelijk arrangement onder voorwaarden en beperkingen wordt erkend als een gelijkwaardig alternatief voor het landelijk examen omtrent de vakbekwaamheid.

Het ontwerp-besluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal); Actal heeft het ontwerp niet geselecteerd voor een zogenoemde Actal-toets.

Markteffecten van de wijzigingen van het Bp2000 voor de betrokken bedrijfssectoren worden zeer beperkt geschat.



II Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A (artikel 2, vervoersdiensten)

Artikel 2, tweede lid, Wp2000 biedt de mogelijkheid om in het Bp2000 te bepalen dat de wet geheel of gedeeltelijk niet van toepassing is op bepaalde soorten vervoer, waaronder taxivervoer. Blijkens artikel 1, eerste lid, onderdelen j en h, Wp2000 is sprake van taxivervoer indien het gaat om vervoer van personen dat niet volgens een dienstregeling, maar wel tegen betaling wordt verricht in een auto die niet meer dan acht personen kan vervoeren.

Twee vervoersvormen worden in de onderhavige wijziging van het Bp2000 van de werkingssfeer van de wet uitgezonderd. In het nieuwe onderdeel n gaat het om personenvervoer dat voor eigen rekening en risico door een buitensportonderneming wordt verricht ten behoeve van een of meer deelnemers aan de door de onderneming georganiseerde buitensportactiviteiten. Het moet gaan om vervoer dat onlosmakelijk met de door de onderneming aangeboden buitensportactiviteiten is verbonden, dus zodanig dat zonder het personenvervoer beoefening van de buitensport praktisch niet goed mogelijk is. Vanwege de sterke verwevenheid van het vervoer met de sportbeoefening, maakt het vervoer samen met de buitensportactiviteiten integraal onderdeel uit van het aanbod van de onderneming aan de buitensportbeoefenaar en vindt ten aanzien van de verschillende onderdelen geen gescheiden betaling plaats. Een voorbeeld hiervan is het vervoer dat een kanoverhuurder verricht om kanovaarders vanaf een centraal verzamelpunt naar het punt te brengen waar hij zijn kano's klaar heeft liggen. Na afloop van de kanotocht worden de kanovaarders door de buitensportonderneming op een ander punt weer opgehaald om vervolgens teruggebracht te worden naar het centrale verzamelpunt. In relatie tot de hoofdactiviteit van de onderneming, te weten het verzorgen van kano-onderricht en de verhuur van kano's, vormt het vervoer voor de kanoverhuurder een activiteit van beperkte omvang. De onderneming genereert uitsluitend omzet uit buitensportactiviteiten. Omdat het vervoer uitsluitend wordt verricht in directe relatie tot de buitensportbeoefening, kan hier niet gesproken worden van een marktpositie van betekenis of dat de buitensportonderneming concurrentieverstorend opereert op de reguliere taximarkt.

In het nieuwe onderdeel o worden chauffeursdiensten die worden geleverd in de auto van de consument eveneens buiten de werkingssfeer van de Wp2000 gelaten. Voor het personenvervoer dat voor eigen rekening en risico in de auto van de persoon die wordt vervoerd, wordt verricht, wierp de taxiwetgeving aanmerkelijke belemmeringen op, die niet in verhouding staan tot de met de wetgeving te dienen doelen. Chauffeursdiensten in de eigen auto van de consument zouden als zelfstandige vorm van dienstverlening niet meer kunnen worden aangeboden, terwijl naleving van de wet moeilijk handhaafbaar is, omdat de auto van de consument zich niet, zoals een reguliere taxi, onderscheidend in het verkeer beweegt.

Onderdeel B (art. 28, erkenning van EG-beroepsopleidingen)

Het gaat hier om een technische aanpassing van artikel 28, die geen direct verband houdt met de andere onderdelen van dit wijzigingsbesluit zoals aangekondigd in de *Taxibrief* van 9 juli 2009. Bij de inwerkingtreding van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties is de Algemene wet erkenning EG-beroepsopleidingen komen te vervallen en is de EG-verklaring vervangen door een erkenning van EG-beroepskwalificaties. Artikel 28 is in verband met deze nieuwe wetgeving aangepast.

Onderdeel C (art. 74a, publiekrechtelijke vervoerplicht)

In de opstapmarkt zijn taxistandplaatsen dé plekken waar vraag en aanbod samenkomen. Na aanhoudende klachten van consumenten over het weigeren van ritten door taxichauffeurs, heeft KNV Taxi in 2006 in overleg met de Consumentenbond de algemene voorwaarden voor het taxivervoer aangescherpt met een plicht voor vervoerders om de vervoersopdracht van de consument te aanvaarden. Deze aanscherping blijkt echter onvoldoende effect te sorteren, met name in de vier grote steden waar tijdens de piekuren het aanbod van taxi's op de taxistandplaatsen groot is, met lange wachttijden voor chauffeurs als gevolg. Chauffeurs weigeren consumenten aldaar om korte ritten uit te voeren of verwijzen consumenten standaard door naar de voorste taxi in de wachtrij op de standplaats.

Om de vervoerszekerheid van consumenten te waarborgen, is in het eerste lid van artikel 74a een publiekrechtelijke vervoerplicht vanaf bij gemeentelijke verordening aan te wijzen locaties geregeld. Op grond van deze bepaling kan het taxivervoer dat op een bij verordening aangewezen locatie wordt aangeboden, in beginsel niet worden geweigerd. Indien een chauffeur ervoor kiest zijn diensten aan te



bieden vanaf een aangewezen locatie, dan dient hij die dienstverlening ook daadwerkelijk te leveren aan de consument.

Met het oog op het evenredigheidsbeginsel is de publiekrechtelijke vervoerplicht niet absoluut. In bepaalde gevallen moet het een taxichauffeur mogelijk zijn om een vervoersdienst te weigeren. Het tweede lid van artikel 74a bevat een limitatieve opsomming van de gevallen waarin een taxirit kan worden geweigerd. Zo kan een vervoersdienst worden geweigerd indien de uitvoering van het vervoer leidt tot handelen in strijd met een wettelijke verplichting of tot gevaar voor de bestuurder. Weigering is ook mogelijk als het vervoer leidt tot zodanige hinder van de bestuurder, dat een goede besturing van de auto wordt belemmerd. De taxichauffeur kan de taxirit in geval van agressie, handastelijkheden, het bezit van verdovende middelen, vuurwapens of verdachte bagage, op grond van het bepaalde in het tweede lid weigeren. Van een taxichauffeur kan in redelijkheid niet worden gevergd dat hij in dergelijke situaties een vervoersdienst uitvoert. Het bepaalde in het tweede lid, onder a, ziet op de situatie dat een taxirit moet worden geweigerd vanwege de naleving van een wettelijk voorschrift. Naleving van de voorschriften omtrent de rij- en rusttijden levert grond op om het vervoer te weigeren. Het ligt echter in de rede dat taxichauffeurs een taxistandplaats niet gebruiken om te pauzeren, maar om op die plaats actieve diensten aan de consument aan te bieden. De uitzonderingssituaties in het tweede lid zijn zodanig omschreven dat de taxichauffeur een reeds aangevangen vervoersdienst kan staken indien een dergelijke situatie zich pas tijdens het vervoer voordoet. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over het tweede lid. Voor de IVW ontstaat door de publiekrechtelijke vervoerplicht de mogelijkheid om handhavend op te treden wanneer chauffeurs weigeren een consument te vervoeren.

Onderdeel D (art. 76, chauffeurspas leerwerktraject)

In dit onderdeel wordt geregeld dat de Minister een chauffeurspas kan afgeven voor een kortere geldigheidsduur dan vijf jaar. In verband met de invoering van een leer-werktraject in 2006 is hierin voorzien in de Tijdelijke beleidsregel leer-werktraject. De basis hiervoor wordt met onderhavige wijziging van het Bp2000 verduidelijkt.

Onderdeel E (art. 76, vrijstelling landelijk examen vakbekwaamheid)

In artikel 76, vijfde lid, is de bevoegdheid van de Minister opgenomen om onder voorwaarden en beperkingen vrijstelling te verlenen van de verplichting om bij de aanvraag van een chauffeurspas een getuigschrift als bedoeld in artikel 2 van de Regeling taxibestuurders 2005 over te leggen.

Met de vrijstellingsbevoegdheid kunnen de sociale partners in de taxibranche in de gelegenheid worden gesteld om de opleiding van taxichauffeurs toe te snijden op de behoeften in de praktijk en de vakbekwaamheid te borgen op een niveau dat kwalitatief gelijkwaardig is aan de relevante eisen in de Regeling taxichauffeurs 2005. Thans zijn de sociale partners in de branche doende om een opleidingsarrangement te ontwikkelen. Een opleidingsarrangement dat heldere eisen bevat ten aanzien van de opleiding, bijscholing en toetsing van de vakbekwaamheid van chauffeurs kan door middel van een vrijstelling van de Minister onder voorwaarden en beperkingen worden erkend als een gelijkwaardig alternatief voor het landelijk examen.

In de voorwaarden bij de vrijstelling wordt omschreven aan welke eisen de borging van de vakbekwaamheid moet voldoen. Indien een vrijstelling ziet op leer-werktrajecten kan een chauffeurspas worden verstrekt met een kortere geldigheidsduur, als bedoeld in het vierde lid van artikel 75. Voor de gevallen die niet voldoen aan de voorwaarden van de vrijstelling, blijft het landelijk chauffeursexamen omtrent de vakbekwaamheid van toepassing, zoals dat wordt afgenomen door het CBR.

In het zesde lid van artikel 76 is geregeld dat de Minister de vrijstelling kan intrekken, indien blijkt dat niet of niet langer wordt voldaan aan toepasselijke wettelijke voorschriften en de voorwaarden en beperkingen die aan de vrijstelling zijn verbonden.

Onderdeel F (art. 77, schorsing chauffeurspas)

Aan een intrekking van een chauffeurspas gaat een zorgvuldig onderzoek van de Minister vooraf, overeenkomstig het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dit voorbereidend onderzoek zal steeds enige tijd in beslag nemen. Het zorgvuldigheidsbeginsel noopt hiertoe. In bepaalde gevallen is het echter niet verantwoord dat een taxichauffeur hangende het onderzoek taxivervoer kan blijven verrichten. In geval van incidenten waarbij veilig taxivervoer in het geding is of indien sprake is van serieuze aanwijzingen met betrekking tot misbruik of overtreding van het bepaalde bij of krachtens het Bp2000 kan de Minister in het belang van veilig taxivervoer direct een schorsingsmaatregel treffen. Hiermee wordt de chauffeur tijdelijk het recht ontnomen om taxivervoer te verrichten. Het schorsingsbesluit is een voorlopige maatregel, vooruitlopend op een eventueel te nemen intrekkingbesluit. Hiervoor wordt in artikel 77, vierde lid, een basis geschapen. Voor het schorsen van de pas is



overigens niet vereist dat daadwerkelijk tot intrekking wordt besloten. Het schorsingsbesluit heeft directe werking. Een daartegen aanhangig gemaakt bezwaar of beroep schort de werking van het besluit niet op. Om misbruik van de pas te voorkomen, is in het vijfde lid geregeld dat de taxichauffeur de chauffeurspas direct na de schorsing dient in te leveren bij de Minister.

Onderdeel G (art. 118, economisch delict)

Artikel 118 somt de bepalingen in het Bp2000 op waarvan overtreding een strafbaar feit in de zin van artikel 1, onder 4°, van de Wet economische delicten (WED) oplevert. Door in artikel 118 een verwijzing op te nemen naar artikel 74a, eerste lid, (over de publiekrechtelijke vervoerplicht) en naar het zesde lid van artikel 77 (over de inlevering van de chauffeurspas na een schorsing) wordt het niet naleven van die voorschriften gekwalificeerd als economisch delict. In de WED is vervolgens geregeld welke sancties kunnen worden opgelegd bij deze overtredingen.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,



Advies Raad van State

No. W09.09.0509/IV
's-Gravenhage, 12 maart 2010

Aan de Koningin

Bij Kabinetsmissive van 7 december 2009, no. 09.003444, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met het vaststellen van regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer, met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit introduceert een publiekrechtelijke vervoerplicht en de bevoegdheid voor de Minister van Verkeer en Waterstaat om vrijstelling te verlenen van het vereiste om een landelijk chauffeursexamen omtrent de vakbekwaamheid af te leggen. De Raad van State onderschrijft de strekking van het ontwerpbesluit, maar maakt daarbij opmerkingen over het niveau van regelgeving en de handhaving van het ontwerpbesluit. Hij is van oordeel dat in verband daarmee aanpassing van het ontwerpbesluit wenselijk is.

1. Publiekrechtelijke vervoerplicht

a. Niveau van regelgeving

Artikel 74a van het ontwerpbesluit introduceert een publiekrechtelijke vervoerplicht. Deze vervoerplicht geldt uitsluitend op locaties die door de gemeenten worden aangewezen. Op deze locaties mag een taxichauffeur de consument in beginsel niet weigeren.¹ De noodzaak om een publiekrechtelijke vervoerplicht te introduceren vloeit voort uit de praktijk dat chauffeurs op bepaalde standplaatsen korte ritten weigeren uit te voeren of consumenten standaard verwijzen naar de voorste taxi op de standplaats.²

De Raad merkt op dat het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000), houdende regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer, het eveneens mogelijk maakt een vervoerplicht aan chauffeurs op te leggen.³ Artikel 82b, vijfde lid, van het wetsvoorstel laat gemeenten de mogelijkheid hiertoe bij toepassing van het model van groepsvorming. Nu het de bedoeling is dat deze bevoegdheid van de gemeente wordt opgenomen in de Wp2000, acht de Raad het vanuit een oogpunt van consistentie en transparantie wenselijk dat de vervoerplicht voor locaties waar geen model van groepsvorming geldt, eveneens wordt opgenomen in de Wp2000.

b. Handhaving

Blijkens de toelichting krijgt de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid om handhavend op te treden indien chauffeurs inbreuk maken op de vervoerplicht.⁴

De Raad wijst er op dat de gemeenten op grond van het onderhavige ontwerpbesluit de exclusieve bevoegdheid krijgen om een afweging te maken over de wenselijkheid van een vervoerplicht binnen een gemeente. Gelet hierop, is het naar het oordeel van de Raad wenselijk dat zij eveneens de exclusieve bevoegdheid verkrijgen om deze vervoerplicht te handhaven.⁵

Gelet op het vorenstaande adviseert de Raad artikel 74a van het ontwerpbesluit te schrappen en de publiekrechtelijke vervoerplicht op te nemen in de paragraaf betreffende de gemeentelijke bevoegdheden in het hoofdstuk over het taxivervoer van de Wp2000.

2. Handhaving voorwaarden voor de vrijstelling van het landelijke chauffeursexamen

Op grond van artikel 76, vijfde lid, van het ontwerpbesluit krijgt de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid om onder voorwaarden en beperkingen vrijstelling te verlenen van het landelijke chauffeursexamen. De toelichting vermeldt dat de vakbekwaamheidseisen in de Regeling taxichauffeurs onverminderd van kracht blijven. Voorts blijkt uit de toelichting dat de vrijstelling alleen zal gelden voor chauffeurs in loondienst en dat een opleidingsarrangement, dat het landelijke chauffeurs-

¹ Artikel 74a, tweede lid, van het ontwerpbesluit bevat uitzonderingen op de vervoerplicht.

² Toelichting bij artikel I, onderdeel C.

³ Zaak nr. W09.09.0508, waarover de Raad heden ook advies uitbrengt.

⁴ Toelichting bij artikel I, onderdeel C.

⁵ Op grond van artikel 87, eerste lid, van het wetsvoorstel krijgen de gemeenten de bevoegdheid om de naleving van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 82 tot en met 82b te handhaven.



examen beoogt te vervangen, door de Minister kan worden erkend als gelijkwaardig alternatief voor het landelijk examen.

De Raad merkt op dat de toelichting geen aandacht schenkt aan de handhaafbaarheid van de voorwaarden voor de vrijstelling van het landelijke chauffeursexamen. Dit acht de Raad wel noodzakelijk, te meer daar het rapport 'Toekomst voor de taxi' er op wijst dat in dit verband schijnconstructies kunnen ontstaan, waarin weliswaar formeel sprake is van een dienstverband, maar waarin niet de beoogde gezagsrelatie en kwaliteitsborging aanwezig is.⁶ Voorts wordt in dit rapport de vraag gesteld of het mogelijk is te beoordelen of interne opleidingen daadwerkelijk gevolgd worden en het beoogde kennisniveau opleveren.

De Raad adviseert de toelichting op deze punten aan te vullen en het ontwerpbesluit zo nodig aan te passen.

De Raad van State geeft U in overweging in dezen een besluit te nemen, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De Vice-President van de Raad van State,
H.D. Tjeenk Willink.*

⁶ Rapport van de Taskforce Toekomstvisie Taxi, 'Toekomst voor de Taxi', Amsterdam, juni 2008, paragraaf 3.2.2.



Nader Rapport

26 april 2010
Nr. CEND/HJDZ-2010/454 sector S&W
Hoofddirectie Juridische Zaken

Aan de Koningin

Nader rapport inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met het vaststellen van regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 7 december 2009, nr. 09.003444, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 12 maart 2010, nr. W09.09.0509/IV, bied ik U hierbij aan.

De Raad van State onderschrijft de strekking van het ontwerpbesluit, maar maakt daarbij opmerkingen over het niveau van regelgeving en de handhaving van het ontwerpbesluit. De Raad van State geeft U in overweging in dezen een besluit te nemen, nadat met zijn opmerkingen rekening zal zijn gehouden. In het onderstaande wordt achtereenvolgens op de opmerkingen en de wijzigingen van het ontwerpbesluit ingegaan.

1. Publiekrechtelijke vervoerplicht

a. Niveau van regelgeving

De Raad acht het vanuit oogpunt van consistentie en transparantie wenselijk dat de vervoerplicht voor locaties waar geen model van groepsvorming geldt, wordt opgenomen in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) en wordt geschrapt uit het ontwerpbesluit.

Naar aanleiding van het advies van de Raad is het neerleggen van een vervoerplicht in het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) heroverwogen. Dat heeft geleid tot het schrappen van de vervoerplicht in het ontwerpbesluit en het opnemen van een vervoerplicht in het in voorbereiding zijnde wetsvoorstel tot wijziging van de Wp2000 houdende regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer. Hiermee gaat de vervoerplicht onderdeel uitmaken van de kwaliteitseisen die gemeenten in de toekomst kunnen stellen op grond van de Wp2000. Gemeenten kunnen als ze dat wenselijk achten op door de gemeenten (bij gemeentelijke verordening) aan te wijzen locaties een vervoerplicht instellen om de kwaliteit van het taxivervoer in de gemeente te verbeteren.

Het besluit en de toelichting zijn op dit punt aangepast.

b. Handhaving

De Raad adviseert om aan gemeenten de exclusieve bevoegdheid te geven om de vervoerplicht publiekrechtelijk te handhaven.

Het advies van de Raad zal op dit punt worden opgevolgd. In het onder a bedoelde wetsvoorstel zal een handhavende bevoegdheid voor gemeenten worden vastgelegd.

2. Handhaving voorwaarden voor de vrijstelling van het landelijk chauffeursexamen

De Raad acht het noodzakelijk dat in de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit aandacht wordt geschonken aan de handhaafbaarheid van de voorwaarden voor de vrijstelling van het landelijk chauffeursexamen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd de naleving van de voorwaarden en beperkingen waaronder de vrijstelling van het landelijk chauffeursexamen kan worden verleend, te handhaven. Het betreft hier een generieke vrijstelling, die bij ministeriële regeling wordt ingesteld. Door middel van onder andere steekproefsgewijze controles op het systeem houdt de Minister toezicht. Wanneer blijkt dat er niet of niet langer wordt voldaan aan de toepasselijke wettelijke voorschriften en de voorwaarden en beperkingen die aan de vrijstelling zijn verbonden, kan de Minister de vrijstelling intrekken en geldt voor alle taxichauffeurs weer de verplichting een landelijk examen af te leggen.

Daarnaast zal de uitvoering van het opleidingsarrangement, zoals dat nu wordt ontwikkeld door de sociale partners in de taxibranche, privaatrechtelijk worden gecontroleerd en gesanctioneerd door



Sociaal Fond Taxi. Sociaal Fonds Taxi is een instantie die toezicht houdt op de naleving van de CAO Taxivervoer. Het opleidingsarrangement en de uitvoering daarvan zullen onderdeel uit gaan maken van de bepalingen in de CAO Taxivervoer. De naleving en handhaving van het opleidingsarrangement is een wezenlijk onderdeel van de hiervoor bedoelde vrijstellingsvoorwaarden.

De toelichting op het besluit is op dit punt verduidelijkt.

3. Technische wijzigingen

Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt het bewijs van toelating, als bedoeld in artikel 116 van het Bp2000 te schrappen (artikel I, onderdelen F en G). Belangrijke uitgangspunten van het kabinetsbeleid zijn dat wetgeving zinvol dient te zijn, dat de daaruit voortvloeiende lasten voor burgers, bedrijven en mede-overheden beperkt dienen te blijven tot hetgeen noodzakelijk is om de doelstellingen van de wet te bereiken en dat wetgeving uitvoerbaar en handhaafbaar is. Met het oog op het verminderen van regeldruk en het terugdringen van onnodige administratieve lasten is dan ook besloten het bewijs van toelating te schrappen. In de toelichting op het besluit wordt hier nader op in gegaan.

Voorts is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de samenloop tussen het ontwerpbesluit en het besluit van 16 oktober 2009 houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van de boordcomputer taxi, de afschaffing van de vergunning voor collectief personenvervoer en een technische wijziging in verband met het elektronisch vervoerbewijs (Stb. 472) nader af te stemmen (artikel II). Het is de verwachting dat het ontwerpbesluit eerder in werking zal treden dan artikel I, onderdelen L en U, van het besluit van 16 oktober 2009. Het is noodzakelijk het besluit van 16 oktober 2009 hierop aan te passen. Dit wordt nader toegelicht in de toelichting op het besluit.

Daarnaast is de toelichting op het besluit op enkele andere punten verduidelijkt en aangevuld.

Ik moge U hierbij het gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*