

Vergaderjaar 2010–2011

**32 424**

## **Wijziging van de Wet personenvervoer 2000, houdende regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer**

**Nr. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 24 november 2010

#### **Inleiding**

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. De in het verslag gestelde vragen zal ik hierna beantwoorden. Bij de beantwoording zijn vragen die met elkaar verband houden samengevoegd en in hun onderlinge samenhang behandeld. In de Kabinetsbrieven van 26 juni 2008<sup>1</sup> en 9 juli 2009<sup>2</sup> is vastgelegd dat de kwaliteit van het taxivervoer op diverse, elkaar onderling versterkende, onderdelen kan en moet worden verbeterd en zijn voor elk van de onderdelen concrete oplossingsrichtingen gedefinieerd. Het onderhavige wetsvoorstel strekt (alleen) tot invoering van de onderdelen waarvoor een wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) noodzakelijk is. Dit betreft met name het voorstel om op bepaalde onderdelen van het straattaxivervoer aanvullende gemeentelijke bevoegdheden in te voeren, zoals de bevoegdheid om binnen een gemeente het zogenoemde model van groepsvorming in te roepen. Daarnaast strekt het wetsvoorstel ertoe om de verschillende wettelijke taxibepalingen nader te stroomlijnen en overzichtelijker te positioneren, met name ook in het belang van een goede onderlinge afstemming tussen de bestaande bevoegdheden van het Rijk en de nieuwe aanvullende bevoegdheden van gemeenten.

Ik constateer dat een aantal vragen van het uitgebrachte verslag betrekking hebben op onderwerpen en oplossingsrichtingen die in beginsel losstaan van de nieuw voorgestelde onderdelen van het wetsvoorstel. Overeenkomstig de indeling van het verslag wordt op deze vragen ingegaan onder het kopje «*De voorgestelde oplossingsrichtingen ter verbetering van de kwaliteit van taxivervoer*». Mocht de Tweede Kamer nog resterende vragen hebben over van het wetsvoorstel losstaande onderwerpen, dan wordt in overweging gegeven dit los te koppelen van de onderhavige behandeling van het wetsvoorstel.

Ik vertrouw erop dat de vragen en opmerkingen met deze nota afdoende zijn behandeld.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2007/08, 31 521, nr. 1.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 521, nr. 23.

## De voorgestelde oplossingsrichtingen ter verbetering van de kwaliteit van taxivervoer

### *Vakbekwaamheidseisen taxichauffeur*

De leden van de fractie van de SP zijn ontevreden over het feit dat de minister op grond van het gewijzigde Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000)<sup>1</sup> de bevoegdheid heeft om taxichauffeurs vrijstelling te verlenen van het vereiste om een landelijk examen omtrent vakbekwaamheid af te leggen. Deze leden vragen of deze mogelijkheid van vrijstelling alleen geldt voor chauffeurs die behoren tot een groep binnen het model van groepsvorming, of dat de Minister ook vrijstelling kan verlenen aan andere taxichauffeurs. Deze leden vragen, indien dat laatste het geval is, op welke manier het Kabinet zal borgen en controleren of chauffeurs voldoen aan de minimale eisen van vakbekwaamheid. De leden vragen het Kabinet om een duidelijke opsomming te geven van de meetbare kwalificaties waaraan een chauffeur minimaal moet voldoen.

Het vereiste van de chauffeurspas met de daaraan gekoppelde vakbekwaamheidseisen is en blijft een centraal onderdeel van de landelijke basisregelgeving op het taxiterrein. Het wetsvoorstel met de daarin vastgelegde *aanvullende* bevoegdheden voor gemeenten brengt daar geen verandering in.

Het stelsel van de chauffeurspas met de daaraan gekoppelde vakbekwaamheidseisen ligt vast in de artikelen 75 en 76 van het Bp2000. Naast de andere landelijke eisen waaraan taxichauffeurs onverkort moeten voldoen om in aanmerking te komen voor een chauffeurspas, zoals die betreffende het rijbewijs, de geneeskundige verklaring en de verklaring omtrent het gedrag (artikel 76, eerste lid, onderdelen a tot en met c, van het Bp2000) moet worden voldaan aan vakbekwaamheidseisen. Dit ligt vast in artikel 76, eerste lid, onderdeel d, van het Bp2000. Op grond van dat artikel moet sprake zijn van een officieel getuigschrift dat voldoet aan de eisen van de op het Bp2000 gebaseerde Regeling taxibestuurders 2005<sup>2</sup>. Op grond van die regeling wordt het getuigschrift afgegeven door de Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen en wordt getoetst aan gedetailleerd omschreven vaardigheidseisen die betrekking hebben op onder meer: kennis van administratie en documenten; kennis van wet- en regelgeving; ritvoorbereiding; verantwoorde en veilige verkeersdeelname; optreden bij verkeersongevallen, verstoringen en calamiteiten; communicatie; klantgerichtheid en beroepshouding; conflictsituaties en eigen gedrag; handelen bij agressie; klachtenprocedures; gebruik en toepassing wegenkaart Nederland. Voorzien is voorts in een praktijkmodule die betrekking heeft op de volgende eisen: verantwoorde en veilige verkeersdeelname; professioneel rijgedrag; oplossen van storingen; omgaan met communicatieapparatuur; route, rijtijd en betalingen; klantsoorten en gedrag; afhandeling ongevallen.

Indien niet aan deze eisen wordt voldaan, wordt geen getuigschrift afgegeven en kan ook geen landelijke chauffeurspas worden verstrekt. Artikel 76, vierde en vijfde lid, van het Bp2000 biedt inderdaad een mogelijkheid voor de minister van Infrastructuur en Milieu om van (één of meer van de bovengenoemde onderdelen van) het getuigschrift vrijstelling te geven. De vrijstellingsbevoegdheid staat los van de toepassing van de in het wetsvoorstel bedoelde gemeentelijke bevoegdheden. De vrijstellingsmogelijkheid strekt tot uitvoering van de genoemde brief van 9 juli 2009 op dit punt, waarmee de Tweede Kamer blijkens de uitkomsten van het algemeen overleg van 9 september 2009<sup>3</sup> breed heeft ingestemd. De brief<sup>4</sup> en de nota van toelichting bij artikel 76, vijfde lid<sup>5</sup>, laten er echter geen misverstand over bestaan dat van die bevoegdheid slechts gebruik zal worden gemaakt indien sprake is van een robuust en gelijkwaardig alternatief voor de genoemde onderdelen van het getuigschrift. Noodzakelijke voorwaarde is bovendien dat de taxichauffeur in

<sup>1</sup> Wijzigingsbesluit van 4 mei 2010, Stb. 193.

<sup>2</sup> Stcrt. 161.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2009/10, 31 521, nr. 38.

<sup>4</sup> Blz 5.

<sup>5</sup> Stb. 2010, nr. 193; blz. 6, 7 en 11.

een gezagsverhouding staat tot een werkgever. Mijn oordeel daarover is bepalend en als mij op enig moment een concreet arrangement ter toetsing wordt voorgelegd, zal ik in dat verband ook expertise van het CBR betrekken. Anders dan eerder werd voorzien<sup>1</sup>, heeft de sector mij nog geen concreet arrangement ter toetsing voorgelegd. Mocht op enig moment een dergelijke vrijstelling in concreto wel aan de orde zijn, dan zeg ik gaarne toe dat ik de Tweede Kamer daarover tijdig vooraf zal informeren, met inbegrip van de voorgenomen inrichting, randvoorwaarden, borging en handhaving van die vrijstelling.

De leden van de fractie van de SP zijn van mening dat in verband met de taxitarieven met name het instrument van het verplicht stellen van de overhandiging van een geprinte bon voor grote verbeteringen zou kunnen zorgen, zowel in de transparantie voor de klant als in de mogelijkheden tot controle van de boeken van de desbetreffende chauffeur dan wel ondernemer. Deze leden dringen aan op een spoedige behandeling van dit onderwerp en nemen er geen genoegen mee dat het Kabinet de Kamer hierover niet informeert. Deze leden vragen om een heldere toezegging over de termijn waarop voorstellen over dit onderwerp aan de Kamer zullen worden voorgelegd en om een toelichting op de exacte reden van de vertraging op dit gebied.

Dit onderwerp is met de Tweede Kamer besproken tijdens het algemeen overleg van 25 maart jl. Aangegeven is dat het ministerie samen met de taxibranche en consumentenorganisaties werkt aan invoering van het zogenoemde dubbeltariefsysteem met een daaraan gekoppelde printbon. In een dergelijk tariefsysteem zijn de factoren afstand en tijd bepalend voor de hoogte van de ritprijs<sup>2</sup>. Zoals ook in het algemeen overleg naar voren is gebracht, vergt zorgvuldige uitwerking van het dubbeltariefsysteem met de bijbehorende instrumenten, vervulling van een aantal hieronder genoemde randvoorwaarden<sup>3</sup>.

Zo geldt de voorwaarde dat binnen de branche de noodzakelijke printapparatuur voorhanden is om de consument te kunnen voorzien van de in de vraag van de SP bedoelde printbon<sup>4</sup>. Voorts moeten de taximeters worden aangepast en moet in dat verband worden voorzien in een overgangsregeling op grond van de Metrologiewet. Het op dit punt verantwoordelijke ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie heeft in dat verband een ontwerp-regeling opgesteld die onderhevig is aan een notificatieprocedure in Brussel (technische voorschriften). Ook moet worden voorzien in een goede aansluiting met de eveneens in voorbereiding zijnde *boordcomputer*<sup>5</sup>. Randvoorwaarde is verder dat de in het dubbeltariefsysteem gekozen tariefstelling zodanig moet uitwerken dat het taxivervoer in Nederland gemiddeld niet duurder wordt. Door de betrokken onderzoeksinstantie zijn verschillende eindvarianten met achtergrondberekeningen voorgelegd, waarover het Rijk, taxibranche en consumentenorganisaties thans gezamenlijk overleg voeren. Ik acht zekerheid over vervulling van dit soort randvoorwaarden, en maatschappelijk draagvlak noodzakelijk voor een verantwoorde invoering van dit onderdeel van het taxibeleid, ook al kost dit de nodige tijd. Invoering van het dubbeltariefsysteem met de printbon wordt thans medio 2011 voorzien.

### **Klachtenafhandeling**

De leden van de fractie van de SP vragen verder wat de stand van zaken is inzake het centrale klachtenmeldpunt voor het taxivervoer. Deze leden vragen hoe en waar klanten vanaf de inwerkingtreding van het wetsvoorstel hun klachten kenbaar kunnen maken als zij onbehoorlijk zijn behandeld door een chauffeur, door een taxibedrijf of door een taxigroep of -centrale. Deze leden vragen voorts wie de klachten bundelt, wie er overzicht over houdt en op welke termijn de klachten worden behandeld.

<sup>1</sup> Achtergrond aangegeven op blz. 5 van de genoemde brief van 9 juli 2009.

<sup>2</sup> Dit leidt tot een aanpassing van de op het bestaande artikel 84 van de Wp2000 (in het wetsvoorstel: artikel 81) gebaseerde *Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer*.

<sup>3</sup> Tegen deze achtergrond is tijdens het bedoelde algemeen overleg de invoeringsdatum nog niet definitief bepaald. In het verslag van dit algemeen overleg is als toezegging van de minister vastgelegd dat hij de Kamer over de feitelijke invoering van het dubbeltariefsysteem met de printbon nader informeert «zodra er duidelijkheid is over de vraag op welke termijn het dubbeltariefsysteem kan worden ingevoerd» (Kamerstukken II 2009/10, 31 521, nr. 49, blz. 12 en 29, toezegging bij derde streepje).

<sup>4</sup> In het bij Besluit van 16 oktober 2009 (Stb. 472) aan artikel 73 van het *Bp2000* toegevoegde *tweede lid* is reeds voorzien in de wettelijke basis voor een dergelijke printbon.

<sup>5</sup> De start van de gefaseerde invoering van de boordcomputer wordt voorzien in het najaar van 2011; het systeem van de printbon wordt daarmee op structurele wijze in de taxiapparatuur geïntegreerd. De invoering van de aan het dubbeltariefsysteem gekoppelde printbon gaat daaraan dus vooraf.

Daarnaast vragen zij of de benadeelde klanten geïnformeerd worden over de afhandeling van hun klacht, in hoeverre de klanten in aanmerking komen voor compensatie en welke juridische status de instanties die de klachten afhandelen, hebben. Deze leden vragen verder welke mogelijkheden er zijn om op te treden tegen betrokkenen die een overtreding hebben begaan. Gevraagd wordt om in de beantwoording onderscheid te maken tussen de situatie in een gemeente waar sprake is van verplichte groepsvorming en de situatie in een gemeente waar daar geen sprake van is.

De huidige situatie betreffende de in deze vragen bedoelde klachtenafhandeling en de positie van het landelijk klachtenmeldpunt is de volgende. De grondslag en het vertrekpunt van de klachtafhandeling ligt vast in het bestaande artikel 13 van de Wp2000<sup>1</sup>. Daaruit volgt de wettelijke plicht voor een taxivervoerder om op een geëigende wijze kenbaar te maken op welke wijze klachten over het verrichten van personenvervoer door hem/haar worden behandeld. Op grond van artikel 13, tweede lid, van de Wp2000 en artikel 72a van het Bp2000 zijn over dit onderwerp nader regels gesteld in de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer. Ten behoeve van het duidelijk kenbaar maken van de klachtafhandeling moet de vervoerder op grond van artikel 2, tweede lid, van die regeling zowel in de taxi als aan de buitenzijde van de taxi de volgende gegevens duidelijk leesbaar tonen:

- de naam, vestigingsplaats en personenvervoernummer van de vervoerder
- de naam en het telefoonnummer van de instantie waarmee de vervoerder is overeengekomen dat klachten over taxivervoer door deze instantie in behandeling worden genomen
- het telefoonnummer van het *Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer* (0900–2021881)
- het internetadres van het *Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer* ([www.taxiklacht.nl](http://www.taxiklacht.nl)).

De *taxivervoerder*, dit is de taxionderneming, is dus verantwoordelijk voor de voorgeschreven openbaarmaking van zijn/haar klachtenvoorziening. Bij wijzigingswet van 7 juli 2010<sup>2</sup> is vastgelegd dat overtreding van die plicht een economisch delict oplevert. De (ontevreden) consument kan er voor kiezen om zijn/haar klacht of direct bij de taxivervoerder in te dienen of in te dienen bij het bestaande Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer (LKT). Het LKT is sinds een aantal jaren, als een organisatorisch op zichzelf staande unit, fysiek ondergebracht bij mijn inspectie<sup>3</sup>. De telefonisch, per mail of schriftelijk binnengekomen klachten worden door het LKT aangenomen en geregistreerd. De identiteit van het taxibedrijf wordt waar nodig en mogelijk achterhaald en de klacht wordt ter verdere afhandeling doorgezonden naar de volgens de wet verantwoordelijke taxionderneming. Het LKT heeft voorzien in standaardbrieven ten behoeve van de consument/klager bijvoorbeeld met het oog op completering van de klacht en uitleg over de procedure van doorgeleiding van de klacht aan de vervoerder. Evenzo heeft het LKT voorzien in standaardbrieven met het oog op doorgeleiding van de klacht aan de taxivervoerder. Ook is voorzien in een rappelprocedure indien de vervoerder na twee weken nog niets van zich heeft laten horen. Het LKT bewaakt de voortgang en toetst na vier weken of er een reactie is van de ondernemer. Het LKT onderhoudt daarover afsluitend contact met de taxivervoerder en consument/klager. Het is dus de betrokken vervoerder die verantwoordelijk is en blijft voor de inhoudelijke eindafdoening van de klacht. Dit kan ook niet anders want de klacht heeft betrekking op de privaatrechtelijke relatie tussen de consument en de vervoerder. De inhoud van die relatie wordt in beginsel bepaald door de tussen consument en vervoerder aangegane privaatrechtelijke vervoersovereenkomst. Indien de consument ontevreden is over de afdoening van de klacht, kan deze het privaatrechtelijke geschil

---

<sup>1</sup> Die bepaling is in het wetsvoorstel overgebracht naar artikel 78 van het nieuwe taxihoofdstuk.

<sup>2</sup> Stb. 300.

<sup>3</sup> Inspectie Verkeer en Waterstaat.

voorleggen aan een in artikel 12 van de Wp2000 bedoelde *geschillencommissie*. Ingevolge artikel 12 moet elke taxivervoerder voorzien in het op verzoek behandelen van geschillen door de instelling van een geschillencommissie<sup>1</sup>. Deze geschillencommissie moet voldoen aan de in dit artikel genoemde kwaliteitseisen (opleiding leden, aantal leden, vaststelling reglement, onafhankelijkheid). De desbetreffende geschillencommissie beslecht een voorgelegd geschil door het uitbrengen van een bindend advies of door het bewerkstelligen van een minnelijke schikking. Als voorbeeld van een dergelijke geschillencommissie kan worden gewezen op de *Landelijke geschillencommissie taxivervoer te Den Haag*. De door deze geschillencommissies opgelegde privaatrechtelijke sancties hangen af van het oordeel van deze geschillencommissies mede in acht nemend het in artikel 12, vijfde lid, van de Wp2000 bedoelde reglement van de desbetreffende geschillencommissie en de inhoud van de tussen de consument/klager en de vervoerder aangegane vervoersovereenkomst. De inspectie van mijn ministerie controleert deze «aansluitplicht» bij een geschillencommissie en treedt zonodig handhavend op. De leden van fractie van de SP wijzen terecht op het belang van een goed functionerend klachtenmeldpunt. Dit is ook geconcludeerd in de genoemde brief van 9 juli 2009 en tijdens het algemeen overleg van 25 maart 2010. Hoewel naar aanleiding daarvan in het bestaande LKT zekere organisatorische versterkingen zijn aangebracht die hebben geleid tot de bovenbeschreven werkmethode, ben ik van mening dat de ophanging en organisatie van het LKT een brancheverantwoordelijkheid is en nog verder kan en moet worden verbeterd. De besprekingen tussen KNV en mijn ministerie die daartoe moeten leiden zijn in volle gang. Dit heeft inmiddels – later dan gepland – geleid tot het voornemen van KNV om de taak van het landelijk klachtenmeldpunt onder te brengen in een onafhankelijke *Stichting Landelijk Klachtenmeldpunt Taxi (SLKT)*. Ik heb mij bereid verklaard om dit initiatief in de aanloopfase financieel te ondersteunen. Het aldus te versterken klachtenmeldpunt voorziet in een meer proactieve opstelling, een meer systematisch contact met klager en taxionderneming, en in een meer systematische monitoring van de klachtprocedure. De SLKT zal voorts zonodig voorzien in informatie en bijstand in verband met het door de consument aanbrenge van een geschil bij de desbetreffende geschillencommissie. Verder zal het nieuwe klachtenmeldpunt voorzien in relevante overdracht van (klacht)informatie naar gemeenten in het kader van de invoering van in het wetsvoorstel voorziene gemeentelijke bevoegdheden (bijvoorbeeld klachtinformatie over leden van groepen). Ook kan worden voorzien in informatieoverdracht naar de IVW ingeval mogelijk sprake is van overtredingen van taxiregeling, mits de consument/klager met die doormelding instemt. De inspanningen van KNV zijn er op gericht om de stichting uiterlijk in het voorjaar van 2011 in werking te hebben. In verband met de continuïteit voor consumenten zal in het landelijke telefoonnummer (0900-2021881) en het internetadres ([www.taxiklacht.nl](http://www.taxiklacht.nl)) geen wijziging worden aangebracht.

De leden van de fractie van de SP vragen in dit verband ten slotte om nog nader in te gaan in op een concrete casus die er op neerkomt dat door de taxivervoerder aan een consument, in strijd met de (met de taxivervoerder) aangegane vervoersovereenkomst en in strijd met de regeling<sup>2</sup> een te hoog tarief in rekening heeft gebracht. Gevraagd wordt te beschrijven waar de klant zijn klacht kan deponeren en welke mogelijkheden er zijn om op te treden.

De klant kan er in een dergelijke situatie in de eerste plaats voor kiezen om zijn/haar klacht rechtstreeks in te dienen bij de taxivervoerder zelf. De klant kan er ook altijd voor kiezen om de klacht in te dienen bij het landelijk klachtenmeldpunt. Het klachtenmeldpunt zal waar nodig en mogelijk het adres van de taxivervoerder trachten te achterhalen en de

---

<sup>1</sup> Deze bepaling is in het wetsvoorstel overgebracht naar artikel 77 van het nieuwe taxihoofdstuk.

<sup>2</sup> Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer.

klacht aan deze vervoerder doorgeleiden. De wettelijke inbedding en de organisatorische aanpak zijn naar mijn mening in het bovenstaande genoegzaam aangegeven. Daarnaast kan er in de voorliggende casus voor het klachtenmeldpunt aanleiding zijn om relevante informatie over mogelijke overtreding van regelgeving door te geleiden naar de inspectie van mijn ministerie (met toestemming van de klager; zie hierboven). Ook kan de klager, van mogelijke overtreding van regelgeving rechtstreeks bij de inspectie of politie aangifte doen. De handhavende instanties kunnen bij geconstateerde overtredingen bestuursrechtelijke of strafrechtelijke handavingsstappen ondernemen. Overtreding van het maximumtarief levert op grond van de Wet op de economische delicten een economisch delict op.

De door het klachtenmeldpunt vergaarde klachtinformatie kan – uiteraard mede afhankelijk van aspecten van zorgvuldigheid en hardheid van die informatie – voorts een rol spelen in het kader van de uitvoering van de in het voorliggende wetsvoorstel bedoelde gemeentelijke bevoegdheden. De betrokken gemeente kan in dat kader regels stellen over groepen en bij die groepen aangesloten taxivervoerders. De ter beschikking staande klachtinformatie kan onder omstandigheden een middel voor de gemeente zijn om te toetsen of groepen en taxivervoerders zich daadwerkelijk aan die normen houden. Voorts heeft de gemeente bij inwerking-treding van de wetswijziging, op grond van de artikelen 82a (mogelijkheid aanvullende kwaliteitseisen taxivervoer) en 82b (model groepsvorming) de mogelijkheid om over het onderwerp «klachten» zonedig nog een passende aanvullende voorziening te treffen.

### **Aanvullende gemeentelijke bevoegdheden ter verbetering van de kwaliteit van taxivervoer**

#### *Vervoerplicht*

De leden van de fractie van de VVD ondersteunen de ingestelde vervoerplicht. Deze leden vinden het wel vreemd dat gemeenten de bevoegdheid krijgen om gebieden aan te wijzen waar een vervoerplicht gaat gelden, maar dat de inspectie van mijn ministerie gaat toezien op de handhaving daarvan. Deze leden vragen het Kabinet te onderbouwen waarom deze handhaving niet een taak wordt van de gemeenten.

Deze vraag berust kennelijk op een misverstand. Het onderwerp van de vervoerplicht ligt expliciet vast in het voorgestelde artikel 82a, derde lid, van het wetsvoorstel. Ingevolge het voorgestelde artikel 82c en het aangepaste artikel 87, eerste lid, van de Wp2000 (zie Artikel I, onderdeel G, van het wetsvoorstel) zijn de gemeenten niet alleen verantwoordelijk voor de instelling en geografische afbakening van de vervoerplicht maar ook voor de handhaving daarvan.

#### *Toelating op tram- en busbanen*

De leden van de fractie van de PvdA begrijpen dat verschillende gemeenten voornemens zijn de toelating van taxichauffeurs te koppelen aan een aantal privileges. Deze leden constateren dat de toegang tot standplaatsen geregeld kan worden via artikel 82b van het wetsvoorstel, maar dat de verlening van toegang tot de vrije tram- en/of busbanen en afgesloten weggedeelten verloopt via ontheffing van de Wegenverkeerswet 1994 en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Deze leden vragen of het in verband met een effectieve en efficiënte handhaving niet nodig is dat verkeersontheffingen voor taxi's een onderdeel van de Wp2000 kunnen worden. Zij vragen verder op welke manier gemeenten dit probleem anders zouden kunnen oplossen. Groepsvorming wordt inderdaad gekoppeld aan toekenning van bepaalde rechten. Het voorliggende wetsvoorstel biedt daartoe een adequate basis.

Het wetsvoorstel biedt voor een gemeente de ruimte om uit hoofde van het brede begrip «belang van de kwaliteit van taxivervoer» daartoe de noodzakelijke regels te stellen. Anders dan in de vraag van de fractie van de PvdA lijkt te worden verondersteld, kan aanbieden van taxivervoer op grond van artikel 82b niet alleen worden verbonden met het gebruik door de groepsleden van een krachtens een gemeentelijke verordening aan te wijzen taxistandplaats, maar ook aan het gebruik van krachtens gemeentelijke verordening aan te wijzen grotere delen van de gemeentelijke openbare weg zoals de weggedeelten waar tram- en busbanen liggen. Als een taxichauffeur zich op een krachtens artikel 82b aangewezen tram- of busbaan zou bevinden, maar niet bij een in artikel 82b bedoelde groep is aangesloten, is sprake van overtreding van artikel 82b van de Wp2000 en kan op grond van die wet effectief handhavend worden opgetreden. Van het in de vraag van de PvdA veronderstelde «probleem» is naar de mening van het Kabinet dus geen sprake.

Het Kabinet wil overigens in dit verband benadrukken dat juist ook uit oogpunt van kenbaarheid, rechtszekerheid en handhaafbaarheid van wet- en regelgeving het van groot belang is dat de andere wetten met de daarin opgenomen eigenstandige doelstellingen en instrumenten onverkort van toepassing blijven. Onderdelen van verschillende wetten met verschillende doelstellingen naar elkaar overhevelen of op één hoop vegen, leidt tot een onhanteerbaar geheel. Zo kan en mag er geen enkel misverstand over bestaan dat de wegenverkeerswetgeving, met alle daarin opgenomen normen inzake de verkeersveiligheid voor alle daarin vermelde voertuigen en bestuurders, onverkort van kracht blijft, zoals dat ook voor alle andere relevante wet- en regelgeving geldt. Voor het gebruik van de tram- of busbaan kan dit betekenen dat voor de betrokkene naast de groepsvergunning (voorgeschreven in het kader van de kwaliteit van de taxidienst als bedoeld in de Wp2000) de formele vereisten van de wegenverkeerswetgeving (doelstelling van de verkeersveiligheid) van toepassing blijven. In het kader van een integrale gemeentelijke taxiverordening en de afgifte van de benodigde toestemmingen kan de gemeente daarin op een juridisch adequate manier voorzien. Juist door deze wettelijke structuren in stand te laten, kan per situatie snel en duidelijk worden geconstateerd welke wet wordt overtreden. Aldus kan vanuit bestaande en kenbare structuren worden gehandhaafd. In het samenwerkingsverband Rijk – gemeenten – KNV-taxi wordt langs deze lijnen toegewerkt naar een goed hanteerbare modelverordening met een helder uitvoerings- en handavingsdraaiboek.

#### *Kwaliteit taxivervoer*

De leden van de fractie van de PvdA vragen welke gedragingen volgens het Kabinet bepalend zijn voor de kwaliteit van taxivervoer en dus vallen onder de voorgestelde artikelen 82, 82a en 82b van het wetsvoorstel. Na invoering van de wetwijziging kunnen gemeenten regels en voorzieningen treffen over de in artikelen 82a en 82b bedoelde onderwerpen, voor zover die regels in het belang zijn van de kwaliteit van taxivervoer. Zoals ook in memorie van toelichting is aangegeven, zal dit belang in het algemeen direct of indirect ten dienste staan van het belang van de consument, dus de klant die van de taxidienst gebruik maakt. Kwaliteit van taxivervoer zal daarmee in het algemeen samenhangen met aspecten als veiligheid, betrouwbaarheid, en betaalbaarheid. Vanuit deze algemene doelstelling kunnen gemeenten ingevolge het voorgestelde artikel 82a regels stellen over onder meer de herkenbaarheid van taxivoertuigen, over taxibestuurders, over de instelling van een zogenoemde vervoerplicht, en over indiening en behandeling van klachten van consumenten. Evenzo kunnen met het oog op die doelstelling regels worden gesteld over de invoering van het in artikel 82b bedoelde model van groepsvorming. Op grond van het derde lid van die bepaling kan een gemeente

in het bijzonder regels stellen over de eisen aan en verplichtingen van het organisatorische verband (de groep) en de eisen aan en verplichtingen van de vervoerders en taxibestuurders van die groep, alsmede de overige uitvoeringsregels die nodig zijn voor een goede invoering van het groepsmodel.

Aldus kunnen gemeenten in het belang van de kwaliteit van taxivervoer regels stellen over onder meer het gedrag van taxichauffeurs<sup>1</sup>. De gemeente kan de precieze vertaling daarvan afstemmen op de plaatselijke omstandigheden van het straattaxivervoer. Het aanbieden van een straattaxidienst op bijvoorbeeld standplaatsen kan door een gemeente afhankelijk worden gesteld van bijvoorbeeld de volgende kwaliteits- en gedragsaspecten:

- achterwege laten van gedragingen die samenhangen met geweld, vandalisme, vernieling, bedreiging e.d. (veiligheid en betrouwbaarheid)
- goede bejegening van klanten (veiligheid en betrouwbaarheid)
- voldoen aan bepaalde elementaire verkeersregels samenhangend met veilig rijgedrag (veiligheid)
- voldoen aan de elementaire taxiregels van de Wet personenvervoer 2000 zoals bezit van de chauffeurspas en juiste hantering van taxitarieven (betrouwbaarheid)
- voldoen aan de gemeentelijke taxiregelgeving en specifieke aanwijzingen van gemeentelijke ambtenaren.

Voorts bieden de artikelen voor gemeenten de basis om aanvullende vakbekwaamheidseisen te stellen en aanvullende eisen met het oog op de herkenbaarheid van de taxionderneming, taxigroep of taxichauffeur. Deze traceerbaarheid en afrekenbaarheid van taxiondernemingen versterkt de positie van de consument.

Indien uit gegevens op enig moment blijkt dat een betrokkene niet aan één of meer van dergelijke door de gemeente vastgestelde normen heeft voldaan, kan een gemeente daaraan consequenties verbinden. In de gemeentelijke verordening kan worden vastgelegd dat dit kan leiden tot intrekking van de toestemming om op de desbetreffende locatie taxivervoer aan te bieden.

In het algemeen deel en de artikelsgewijze toelichting van de memorie van toelichting is op de mogelijkheden van de gemeentelijke bevoegdheden nader ingegaan.

#### *Het model van groepsvorming*

De leden van de fractie van de VVD ondersteunen de invoering van een model van groepsvorming. Wel vragen zij hoe het Kabinet uitsluiting en concentratie van marktmacht denkt te voorkomen. Ook de leden van de fractie van de CU vragen in dit verband hoe kan worden voorkomen dat er te veel macht bij één groep komt te liggen.

Het Kabinet wijst in dit verband op de volgende waarborgen. Het publiekrechtelijke kader van artikel 82b gaat uit van een «open model»: een ieder die aan de gemeentelijke regels voldoet kan in beginsel (gemeentelijke) toestemming krijgen om van de (gemeentelijke) locatie gebruik te maken. Zo kan een taxichauffeur die aan de gestelde gemeentelijke kwaliteitsregels voldoet en aan het desbetreffende groepsreglement, zich binnen de gemeentelijke randvoorwaarden bij een groep aansluiten. Het staat betrokkenen ook vrij om binnen de gestelde gemeentelijke kwaliteitseisen zelf een groep op te richten. De gemeentelijke regels zullen er op gericht zijn dat groepen zich gaan onderscheiden en reputaties gaan opbouwen zodat consumenten daarop hun gedrag kunnen afstemmen en concurrentie wordt versterkt. De beoogde openheid van het model en de daarbij behorende marktdynamiek worden in artikel 82b, vierde lid, van het wetsvoorstel ondersteund door de voorwaarde dat invoering van het model van groepsvorming alleen mogelijk is als er meerdere groepen zijn.

<sup>1</sup> Expliciet bepaald in artikel 82b, zesde lid, onderdeel c, van het wetsvoorstel.



Voorts is het uitgangspunt dat gemeenten geen regels stellen over het maximum aantal groepen. Naar aanleiding van vragen over dit laatste punt wordt daarop in het vervolg van de beantwoording nog nader ingegaan.

Het Kabinet wil er verder op wijzen dat overige geldende wet- en regelgeving onverkort van toepassing blijven. Aldus zal een in artikel 82b bedoelde groep, gelijk elk ander relevant bestaand of toekomstig verband, in het bijzonder niet mogen handelen in strijd met de bepalingen van de Mededingingswet. Ook een dergelijke groep zal zich dienen te onthouden van in die wetgeving bedoelde mededingingsbeperkende gedragingen, bijvoorbeeld betreffende een ongerechtvaardigde buitensluiting van derden, en aangaande prijzen en verdeling van de markt. De betrokken taxiondernemers zijn en blijven zelf verantwoordelijk om zich van dergelijke verboden gedragingen te onthouden. Met het in de Mededingingswet bedoelde toezicht en onderzoek, zijn de krachtens de artikelen 50 en 52 van deze wet aangewezen ambtenaren van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) belast. In dit verband kan ook worden gewezen op een zekere parallel met taxicentrales. In hoofdstuk 5 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is op deze onderwerpen nog nader ingegaan.

De conclusie is dat sprake is van een adequaat wettelijk instrumentarium om met het recht strijdige uitsluiting en concentratie van marktmacht te voorkomen.

#### *Reikwijdte groepsvorming*

De leden van de fracties van de PvdA, SP en CU vragen naar de wenselijkheid en mogelijkheid om naast de G4 ook de drie andere in de vraag genoemde gemeenten de mogelijkheid te geven om over te gaan tot groepsvorming.

De Raad van State heeft geadviseerd om de invoering van het model van groepsvorming in eerste instantie te beperken tot de G4. Een dergelijke beperking heeft, aldus ook de Raad, het voordeel dat in het kader van de voorziene evaluatie, kan worden beoordeeld of het model de beoogde effecten heeft, niet te veel ongewenste neveneffecten heeft, en mogelijk ook voor andere grotere gemeenten met eenzelfde problematiek nuttig zou kunnen zijn. Overeenkomstig het advies van de Raad is in artikel 82b, tiende lid, van het wetsvoorstel bepaald dat het model van groepsvorming alleen kan worden toegepast in bij ministeriële regeling aangewezen gemeenten. In de memorie van toelichting is in verband daarmee aangekondigd dat in eerste instantie de vier grote gemeenten zullen worden aangewezen, waarna het model in andere gemeenten kan worden uitgerold. Na ontvangst en verwerking van het advies van de Raad van State zijn in afzonderlijke brieven, van de gemeenten Enschede en Haarlemmermeer gemotiveerde verzoeken binnengekomen om ook aangewezen te worden als gemeenten waar groepsvorming kan worden toegepast. Mij is gemeld dat ook bij de gemeente Eindhoven een dergelijk verzoek in voorbereiding is. Gelet op de indringendheid van de verzoeken en de inmiddels opgedane bredere ervaringen in het kader van de praktijkexperimenten en de voorbereidende werkzaamheden van de betrokken gemeenten, is het Kabinet bereid om naast de G4 ook de drie andere direct betrokken gemeenten aan te wijzen als gemeenten waar groepsvorming direct kan worden toegepast. Het Kabinet acht dit verantwoord omdat de aanwijzing van gemeenten in dit stadium nog steeds beperkt blijft, waarvan de wenselijkheid ook in het advies van de Raad van State ligt besloten. Voorts kan daarmee de voorziene evaluatie, met het doel om lessen te trekken voor de toekomst, worden gebaseerd op een bredere en een meer representatieve praktijk.

### *Voorlichting groepsvorming*

De leden van de fractie van de PvdA vragen hoe het Kabinet de voorlichting aan gemeenten, ondernemers en chauffeurs die met groepsvorming te maken krijgen, vorm wil geven. Het belang van ondersteuning van gemeenten en taxibranche bij de implementatie van het voorliggende wetsvoorstel is ook reeds in de memorie van toelichting onderstreept. Zoals in hoofdstuk 4, onderdeel d<sup>1</sup>, en hoofdstuk 9<sup>2</sup> van deze memorie is aangegeven, vervult het Rijk in dit stadium een faciliterende rol in de richting van zowel betrokken gemeenten als de taxibranche. Aangegeven is dat mijn ministerie in dit stadium expertise ter beschikking stelt om in samenwerking met gemeenten en taxibranche te komen tot een goed werkbaar gemeentelijke model-verordening met een goed werkbaar handhavingsmodel. In dit samenwerkingsverband wordt ook zorg gedragen voor een model-groepsreglement. Het ligt in de bedoeling om deze modelverordening met handhavingsmodel na afronding, via het kanaal van de VNG aan alle gemeenten door te geleiden. Het ook op blz. 23 van de memorie van toelichting bedoelde periodieke landelijke afstemmingsoverleg Rijk-gemeenten-taxibranche is thans volop actief. De voorlichting aan en begeleiding van lokaal actieve taxiondernemers en taxichauffeurs is een primaire verantwoordelijkheid van de betrokken gemeente en KNV-Taxi. KNV-Taxi zal zorgdragen voor een «toolkit» voor de taxiondernemingen in de betrokken gemeenten. De betrokken gemeenten zullen voor hun gemeente voorzien in een overlegplatform voor gemeente en lokale taxibranche.

### *Maximering aantal groepen*

De leden van de fractie van de PvdA vragen of het gemeenten wordt toegestaan een maximum te stellen aan het aantal groepen per gemeente. Deze leden zijn van mening dat het maximeren van het aantal groepen niets te maken heeft met het bevorderen van de kwaliteit van taxivervoer. Deze leden zijn verder van mening dat het wetsvoorstel de gemeente door de bevoegdheid om een minimale groepsmaat vast te stellen, al veel invloed geeft op het aantal bedrijven en groepen dat actief zal zijn. Ook de leden van de fractie van de PVV hebben bezwaar tegen het beperken van het aantal groepen per gemeente en vinden het wetsvoorstel op dit punt niet duidelijk. Dit onderwerp wordt eveneens door de leden van de fractie van de CU aan de orde gesteld.

Zoals eerder in deze nota en ook in de memorie van toelichting is aangegeven, gaat het publiekrechtelijk kader van artikel 82b uit van een generiek model: een ieder die aan de gemeentelijke regels voldoet, kan in beginsel (gemeentelijke) toestemming krijgen om van de desbetreffende taxilocaties gebruik te maken. Anders dan op het punt van het minimum aantal groepen als bedoeld in artikel 82b, vierde lid, wordt het onderwerp maximum aantal groepen dan ook niet in het wetsvoorstel behandeld. Ook in het bovengenoemde overleg Rijk – gemeenten – KNV in het kader van de voorbereiding van een gemeentelijke model-verordening, is maximering van groepen niet aan de orde. Niettemin wil het Kabinet op dit punt mogelijke misverstanden voorkomen en wordt thans toegezegd dat voornoemd punt, inhoudende dat een gemeente op grond van het wetsvoorstel geen regels stelt over het maximum aantal groepen, nog eens buiten twijfel wordt gesteld in de ministeriële regeling van artikel 82b, negende lid, van het wetsvoorstel. Op grond van die bepaling kunnen bij ministeriële regeling voorwaarden en beperkingen omtrent de toepassing van de gemeentelijke taxibevoegdheden worden vastgesteld. Het ligt in dit stadium overigens niet in het voornemen ook op andere onderdelen nadere regels te stellen, dit ook gelet op het uitgangspunt van het advies van de Raad van State om terughoudendheid hierbij te

---

<sup>1</sup> Blz. 12.

<sup>2</sup> Blz. 23.

betrachten. Meer definitieve conclusies over de werking van het model van groepsvorming zullen pas getrokken kunnen worden na de in hoofdstuk 10 van de memorie van toelichting bedoelde evaluatie. Ook het element van het buiten toepassing laten van een restrictie betreffende het maximum aantal groepen zal onderdeel uitmaken van de evaluatie. De Tweede Kamer zal van de uitkomsten van die evaluatie en van eventuele voornemens tot bijstelling van het instrumentarium uiteraard op de hoogte worden gesteld.

#### *Invulling model groepsvorming*

De leden van de fractie van de SP willen graag een beter beeld krijgen van de invulling van het model van groepsvorming. Zo vragen zij voor welke chauffeurs binnen een bepaalde gemeente het lidmaatschap van een groep verplicht wordt gesteld. Ook vragen zij of er een minimum en/of maximum wordt gesteld aan het aantal chauffeurs waaruit een taxigroep bestaat. Zij willen verder weten wie op de door de gemeente gestelde uiterlijke kenmerken van de groep controleert en hoe kan worden voorkomen dat disfunctionerende chauffeurs die een groep moeten verlaten, direct weer aan de slag gaan bij een andere groep. Zij vragen ook na hoeveel overtredingen dan wel klachten er daadwerkelijk actie kan worden ondernomen tegen een chauffeur of tegen een groep. Verder vragen zij in hoeverre de mogelijkheid tot het optreden tegen een overtreder afhankelijk is van de aard van de overtreding die is begaan. Voor zover het bij bovenstaande vragen om gemeentelijk beleid gaat, vragen deze leden om de bandbreedtes aan te geven die het wetsvoorstel de gemeentes biedt.

Het wetsvoorstel kent aan de betrokken gemeenten op alle in de vragen bedoelde onderwerpen adequate bevoegdheden toe. Het is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van gemeenten om per genoemd onderwerp een precieze norm te definiëren en vast te leggen in de gemeentelijke verordening. Dit normencomplex kan gericht zijn op vereisten en verplichtingen waaraan de groepen moeten voldoen alsmede de aangesloten taxichauffeurs en taxiondernemingen. Ook kan het gaan om de vastlegging van de controle-, sanctie- en rapportageverplichtingen van de groep. Verder kunnen in de verordening de situaties worden gedefinieerd waarin ofwel het aangesloten lid op de aangewezen locaties of wegvakken niet langer zijn taxidienst mag aanbieden dan wel de groepsvergunning wordt geschorst of ingetrokken. Ook de afbakening van de zaken waar de groep jegens de aangesloten leden eerstverantwoordelijk is voor (privaatrechtelijke) controle en (privaatrechtelijke) oplegging van afgesproken sancties, en de zaken waarop de gemeente (publiekrechtelijk) handhaaft en (publiekrechtelijke) sancties oplegt, kunnen in die verordening worden vastgelegd.

Als een gemeente in de verordening regels heeft gesteld over de uiterlijke kenmerken van de groep, zoals bijvoorbeeld de eis dat de naam van de groep met het autonummer op het daklicht moet staan, kunnen de gemeente en politie daarop direct handhaven. Indien een gemeente de uitwerking en controle van dit onderwerp (tevens) heeft opgedragen aan de groep (groepsreglement), zal de groep daarop zelf in eerste instantie moeten toezien en kan de gemeente vervolgens de groep aanspreken indien zou blijken dat de groep zich daaraan niet houdt. Dit kan uiteindelijk leiden tot schorsing of intrekking van de groepsvergunning.

Het Kabinet wijst er op dat in de memorie van toelichting reeds uitvoerig is ingegaan op aspecten als bandbreedte, randvoorwaarden en zorgvuldigheid en evenredigheid van toepassing van instrumenten. Gewezen zij met name op Hoofdstuk 4, paragraaf d (*Aspecten van handhaving en uitvoering gemeentelijke bevoegdheden*), subonderdelen *Duidelijke toekenning bevoegdheden*; *Vastlegging van objectieve en gemakkelijk controleerbare normen in de gemeentelijke verordening*; *Effectieve en*

*efficiënte sanctieoplegging, Handhavingsmiddelen en samenwerking Rijk, gemeenten en taxibranche.*

Ook in Hoofdstuk 9 en de artikelsgewijze toelichting bij artikel 82b is uitvoerig op de operationele kant van het model van groepsvorming ingegaan.

#### *Tot taxichauffeurs gerichte maatregelen*

De leden van de fractie van de PvdA vragen in hoeverre de gemeente (of politie) zelf kan optreden richting een taxichauffeur en in hoeverre het wetsvoorstel gemeenten de mogelijkheid biedt om zelf gemeentelijke taxipassen in te trekken.

Op grond van met name artikel 82a, eerste en derde lid (algemene kwaliteitseisen) en artikel 82b, derde lid (model groepsvorming) kunnen gemeenten naast groepseisen ook direct tot taxichauffeurs en taxi-ondernemingen gerichte regels vaststellen. Dit kan bijvoorbeeld gaan om de verplichting om een bepaald daklicht te voeren, gedrag op standplaatsen, het opvolgen van aanwijzingen, het behalen van een specifiek (gemeentelijk) certificaat van aanvullende vakbekwaamheid e.d. Het wetsvoorstel voorziet in dat verband in adequate handhavende bevoegdheden voor gemeenten en politie. In het bovenstaande antwoord op vergelijkbare vragen van de fractie van de SP met de daarin vermelde verwijzingen naar de memorie van toelichting, is daarop ook reeds ingegaan.

In artikel 82b, vijfde lid, wordt voorts expliciet voorzien in de mogelijkheid voor gemeenten om naast de groepsvergunning te voorzien in uitgifte van individueel gerichte vergunningen/toestemmingen, bijvoorbeeld in de vorm van de in de vraag bedoelde taxipassen. Ook op grond van artikel 82a kunnen gemeentelijke toestemmingen worden gebaseerd. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om in de gemeentelijke verordening de precieze normen aan te leggen, daarin de juiste maat te houden en te voorzien in een goed model van uitvoering.

#### *Wet Bibob*

De leden van de fractie van de SP ondersteunen de mogelijkheid van toepassing van de Wet Bibob door gemeenten en vragen of alleen de G4 of alle Nederlandse gemeenten daar gebruik van kunnen maken.

De voorgestelde wijziging van de Wet bibob (Artikel III van het wetsvoorstel) maakt het voor alle gemeenten waar groepsvorming wordt ingevoerd mogelijk om de Wet Bibob toe te passen. Zoals aangeven ligt het in de bedoeling om op grond van artikel 82b, tiende lid, in eerste instantie de «G7» aan te wijzen als gemeenten waar groepsvorming kan worden toegepast. Na de bovenbedoelde evaluatie zullen ook andere gemeenten kunnen worden aangewezen, tenzij de uitkomsten van de evaluatie hierop een ander licht werpen.

Door de voorgestelde verwijzing in de Wet Bibob naar artikel 82b, vijfde lid, kan de toepassing van het bibob-onderzoek zowel betrekking hebben op de groep als op individuele aangesloten leden. Zoals ook in de memorie van toelichting is aangegeven, ligt het in de rede dat de betrokken gemeenten over de toepassing van de Wet Bibob afstemming houden met het Bureau Bibob en de inspectie van mijn ministerie, ook ter versterking van elkaars handhavingsinspanningen. Op grond van de bestaande artikelen 6, zesde lid, en 99 van de Wp2000<sup>1</sup> kan de Wet Bibob namelijk ook reeds door mijn inspectie worden toegepast in het kader van de afgifte, weigering en intrekking van de onverkort van kracht blijvende *landelijke ondernemersvergunning* (taxi).

<sup>1</sup> In het wetsvoorstel overgenomen in artikel 76.

## Aspecten van handhaving en uitvoering

De leden van de fractie van de VVD willen dat de chauffeurspas of ondernemersvergunning wordt ingetrokken bij zware overtredingen of een regelmatig patroon van kleinere overtredingen. Deze leden vragen de regering om uiteen te zetten welke mogelijkheden hiertoe bestaan en welke instantie hiervoor primair verantwoordelijk is. Ook de leden van de fractie van de SP hebben in dit verband een vraag gesteld.

De chauffeurspas is een op rijksniveau voorgeschreven document en voorwaarde voor toetreding tot de landelijke taximarkt. Wordt op enig moment de chauffeurspas ingetrokken, dan kan een taxichauffeur dus in geen enkele plaats in Nederland meer taxivervoer verrichten en is feitelijk sprake van een verbod van beroepsuitoefening. In het licht van onder meer bescherming van fundamentele rechten en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur zal intrekking van het recht op uitoefening van het beroep slechts gerechtvaardigd zijn indien wordt voldaan aan eisen van onder meer zorgvuldigheid, evenredigheid en proportionaliteit. Tegen onder meer deze achtergronden is in de artikelen 75 tot en met 77 van het Bp2000 een zorgvuldig en objectief systeem van verlening, schorsing en intrekking van de chauffeurspas vastgelegd. Ingevolge deze bepalingen is de minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk voor deze handelingen. Juist ter borging van de genoemde rechtsbeginselen en dus ook met het oog op een beoogde succesvolle uitkomst van rechterlijk toetsingen, is de intrekking van de chauffeurspas gekoppeld aan het aanspraak kunnen maken op een verklaring omtrent het gedrag (VOG). Het ministerie van Veiligheid en Justitie heeft hieromtrent eigenstandige kaders ontwikkeld. Zo is onder meer voorzien in zogenoemde screeningsprofielen<sup>1</sup> waaruit door het ministerie van Veiligheid en Justitie voor het desbetreffende beroep overtredingen, feiten en omstandigheden worden afgeleid die bepalend zijn voor de afgifte van een VOG. Wordt door justitie aan de betrokken taxichauffeur geen VOG verstrekt, dan wordt door de minister van Infrastructuur en Milieu ook geen chauffeurspas afgegeven. Indien na afgifte van een VOG door de betrokkene relevante strafbare feiten worden gepleegd, zal dit door justitie<sup>2</sup> ten spoedigste en systematisch aan mijn ministerie worden gemeld. Zodat betrokkene door mijn inspectie<sup>3</sup> kan worden verzocht om een nieuwe VOG te overleggen. Op grond van artikel 77, vierde en vijfde lid, van het Bp2000 kan de chauffeurspas hangende deze procedure door mijn inspectie worden geschorst. Indien betrokkene niet slaagt in overlegging van een nieuwe VOG, volgt in beginsel intrekking van de chauffeurspas. Door de toenmalige minister van Justitie is op deze systematiek van de VOG en de melding van strafrechtelijk relevante informatie uitvoerig ingegaan in zijn brief van 16 maart 2010 (Kamerstukken II 2009/10, 31 521, nr. 47) en in het verslag van 21 juli 2010 met vragen en antwoorden over dit onderwerp (Kamerstukken II 2009/10, 31 521, nr. 54). Dit landelijke systeem laat onverlet dat gemeenten uit hoofde van de in het wetsvoorstel toegekende bevoegdheden aanvullende regels kunnen stellen over toetreding tot de *plaatselijke opstapmarkt*. Het Kabinet acht hiermee sprake van een zorgvuldig en evenredig mechanisme van toetreding tot de landelijke en plaatselijke straattaximarkt.

Ook de bevoegdheid tot verstrekking, intrekking en schorsing van de landelijke ondernemersvergunning ligt bij de minister van Infrastructuur en Milieu. Ook op dit punt is sprake van een koppeling met de door justitie af te geven VOG. Deze systematiek ligt vast in de bestaande artikelen 3a tot en met 11 en 99 van de Wp2000. Een en ander is uitgewerkt in het Bp2000. In de brief van 7 oktober 2010<sup>4</sup> van mijn ambtsvoorganger is nader ingegaan op het stelsel van de ondernemersvergunning. Daarin is aangekondigd dat het ministerie van Veiligheid en Justitie eenzelfde systematiek van melding van strafrechtelijk relevante informatie in onderzoek heeft als bij de chauffeurspas wordt doorgevoerd.

<sup>1</sup> Deze risicoprofielen zijn gepubliceerd op het rijksweb, onder «verklaring omtrent het gedrag».

<sup>2</sup> Het Centraal orgaan verklaring omtrent het gedrag (COVOG).

<sup>3</sup> Artikel 77, eerste lid, van het Bp2000.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2010/11, 31 521, nr. 56.

De leden van de fractie van de SP vragen wie verantwoordelijk wordt voor de handhaving van de taxiregelgeving en om een overzicht te geven van welke instantie in welke situatie verantwoordelijk is voor de handhaving van de gestelde regels en welke handhavingsinstrumenten voorhanden zijn.

Het domein van de taxiregelgeving van de Wp2000 bestaat uit vijf, elkaar onderling versterkende, onderwerpen. Deze onderwerpen corresponderen met de duidelijk gepositioneerde paragrafen 1 tot en met 5 van het voorgestelde nieuwe hoofdstuk V: «Taxivervoer» van de Wp2000. In het onderstaande schema wordt per onderwerp ingegaan op lijnen van de handhavingsbevoegdheden en de handhavingsinstrumenten.

#### Hoofdpijnen handhavingsbevoegdheden en handhavingsinstrumenten

Taxononderwerp/vindplaats in regelgeving (overeenkomstig nummering van wetsvoorstel)	Wie houdt toezicht op de naleving van deze regelgeving/vindplaats in de regelgeving	Handhavingsinstrumenten
1. Landelijke ondernemersvergunning Artt. 75, 76, 99 Wp2000; uitwerking in Bp2000	Inspectie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu Artt. 87 e.v. Wp2000 Opsporing: Inspectie alsmede de reguliere opsporingsambtenaren zoals politie	Bestuursrechtelijke handhaving (o.a. bestuursdwang, dwangsom schorsing en intrekking van vergunning) Strafrechtelijke handhaving (afhankelijk van situatie misdrijf of overtreding; toepassing Wet op de economische delicten)
2. Landelijke basisverplichting taxivervoerders m.b.t. behandeling van klachten en behandeling van geschillen Artt. 77 en 78 Wp2000; uitwerking in Bp2000 en Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer	Idem	Bestuursrechtelijke handhaving Strafrechtelijke handhaving <sup>1</sup>
3. Landelijke verplichtingen bestuurders en taxivoertuigen (o.a. landelijke chauffeurspas; taxameter) Art. 79 Wp2000; uitwerking in o.a. Bp2000 en Regeling taxibestuurders 2005	Idem	Idem
4. Landelijke taxitarieven Art. 81 Wp2000; uitwerking in Regeling maximum tarief en bekendmaking tarieven taxivervoer	Idem	Idem
5. Gemeentelijke regelgeving: o.a. gemeentelijke kwaliteitseisen en model groepsvorming Artt. 82a en 82b	Door college van B&W van de betrokken gemeente aangewezen personen Opsporing: de reguliere opsporingsambtenaren zoals politie	Bestuursrechtelijke handhaving (o.a. bestuursdwang (wielklem e.d.), dwangsom, schorsing en intrekking van gemeentelijke vergunningen) Strafrechtelijke handhaving (toepassing Wet op de economische delicten)
Overig: Arbeidstijdenwetgeving (taxi)	Inspectie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu	In hoofdzaak bestuursrechtelijke handhaving

<sup>1</sup> In de bij deze nota uit te brengen nota van wijziging wordt ook artikel 77 (voorzien in behandeling van geschillen) onder de werking van de Wet op de economische delicten gebracht.

De leden van de fractie van de SP vragen verder in hoeverre gemeentelijke en landelijke handhavingsinstanties zullen samenwerken.

Dit is thans reeds het geval en zal ook voor de toekomst het geval blijven. In hoofdstuk 4, paragraaf d (Aspecten van uitvoering en handhaving), subonderdeel *Handhavingsmiddelen en samenwerking Rijk, gemeenten en taxibranche* is op dit onderwerp uitvoerig ingegaan. Ook in hoofdstuk 9 van deze memorie (Aspecten van handhaving en uitvoering) is op dit onderwerp ingegaan. Volstaan wordt met een verwijzing naar die informatie.

#### Artikel 76

De leden van de SP-fractie vragen waarom chauffeurs, met vrijstelling daartoe van de Minister, hun vergunningbewijs niet langer hoeven te tonen.

Er mag geen misverstand over bestaan dat de verplichting om in de taxi een geldig vergunningbewijs aanwezig te hebben, onverkort van kracht blijft. Dit wordt bepaald door het voorgestelde artikel 76, zesde lid. De in de vraag bedoelde vrijstellingsmogelijkheid (artikel 76, vijfde lid) voorziet alleen in de mogelijkheid om de beoogde zichtbaarheid van de vergunninggegevens voor de taxiondernemer en consument nog te verbeteren en te vergemakkelijken. Zo kan er aan worden gedacht om alle relevante taxi-informatie<sup>1</sup> op één overzichtelijke informatiedrager te bundelen. Bijvoorbeeld op een «kaart» die voor de consument en controleurs zichtbaar in de auto moet worden bevestigd of in het kader van de eerder genoemde (integrale) printbon of boordcomputerinformatie. De onderhavige vrijstellingsmogelijkheid met de mogelijkheid om aan de vrijstelling passende voorwaarden te verbinden, beoogt dus niet mèèr dan de mogelijkheid om op enig moment op dit soort wenselijkheden en ontwikkelingen in te spelen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

---

<sup>1</sup> Ook in bijvoorbeeld de Regeling maximum tarief en bekendmaking tarieven taxivervoer staan informatieverplichtingen voor de vervoerder.