

Vergaderjaar 1997–1998

24 036

**Marktwerving, deregulering en
wetgevingskwaliteit**

25 910

**Wijziging van de Wet personenvervoer voor het
taxivervoer (deregulering taxivervoer)**

Nr. 106

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 30 juli 1998

Tijdens het gevoerde Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer van 16 april 1998 (24 036, nr. 97), is de voorgenomen wijziging van het Besluit Personenvervoer in verband met de invoering van de chauffeurspas taxi (nummer VW-98-333) besproken. Daarbij is besloten de definitieve behandeling aan te houden en deze gelijktijdig met de bespreking van het voorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer, TK, vergaderjaar 1997–1998, 25 910, nrs. 1–2) te doen plaatsvinden. Ter voorbereiding daarvan doe ik u hierbij de nota toekomen met de beantwoording van een aantal tijdens het genoemde Algemeen Overleg gestelde vragen inzake de beoogde invoering van de chauffeurspas taxi.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

NOTA MET BEANTWOORDING VAN VRAGEN NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG VAN HET ALGEMENE OVERLEG VAN 16 APRIL 1998

1. Wat is het beeld van het huidige en toekomstige aantal chauffeurspassen?

Er bestaat tot op heden geen landelijke registratie ten aanzien van het beroep taxichauffeur. De daadwerkelijke omvang van het aantal taxichauffeurs is niet bekend. De schattingen lopen uiteen van 20 000 tot 40 000 chauffeurs. Thans wordt alleen in een deel van de regio's een chauffeurspas uitgegeven.

Ook zit er een verschil in het aantal uit te geven chauffeurspassen per jaar en het aantal taxichauffeurs dat op een bepaald moment in dat jaar werkzaam is. In de toekomst zullen ook uitzendkrachten, tijdelijke krachten en invalskrachten onder de regeling vallen en een chauffeurspas moeten aanvragen. Het personeelsverloop in taxibranche is relatief hoog, waardoor aanvragen en opzeggingen continue zullen plaatsvinden. Ik verwacht dat het aantal chauffeurspassen zal toenemen vanwege de toenemende rol van het CVV- en WVG-vervoer dat door taxibedrijven wordt verricht én de generieke groei van de taximarkt als gevolg van het voorgestelde taxibeleid.

Een toename in de aanvraag voor de chauffeurspas vanwege een veronderstelde groei in het aanbod door «cherry picking» zal naar mijn verwachting niet van betekende aard zijn. Voor het verrichten van taxivervoer is tevens een ondernemersvergunning noodzakelijk. Indien «cherry pickers» de markt betreden zal tevens een toename van het aantal ondernemersvergunningen, waaraan een aantal specifieke vereisten zijn verbonden, plaatsvinden.

2. Doel van de chauffeurspas

Het primaire doel van de chauffeurspas is de herkenbaarheid en de betrouwbaarheid van de chauffeur te vergroten, één van de elementen die tot kwaliteitsverbetering van de taxibranche moeten leiden. De branche zelf is ook voorstander van het principe van invoering van een pas als tegenhanger van de andere elementen van deregulering.

De eisen voor het verkrijgen van de landelijke chauffeurspas zijn het bezit van een geldig rijbewijs, een verklaring omtrent het gedrag en een geneeskundige verklaring. De betrouwbaarheid wordt vooraf getoetst door middel van het overleggen van een verklaring omtrent het gedrag. Bij de aanvraag van een nieuwe pas dient wederom een verklaring omtrent het gedrag te worden overlegd. Dit geldt eveneens voor de geneeskundige verklaring die tot op heden vijf jaar geldig is. Dit houdt in dat in de toekomst iedere chauffeur om de drie jaar gekeurd wordt. Hierdoor ontstaat een betrouwbaar en actueel beeld of de chauffeur in staat is het beroep van taxichauffeur uit te oefenen.

Opleidingen kunnen een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van het functioneren van de chauffeur. Naar mijn mening dient het initiatief hiervoor bij de ondernemer te liggen, die dat eventueel in samenwerking met de werknemersorganisaties kan regelen. Het volgen van een opleiding is daarom niet opgenomen als eis voor het verkrijgen van een chauffeurspas. De branche heeft hier zelf afspraken over gemaakt. In de CAO Taxivervoer die per 3 april 1998 algemeen verbindend is verklaard is opgenomen dat werknemers die in het bezit zijn van bepaalde diploma's (CCV-T) aanspraak kunnen maken op een toeslag op het loon. Om dezelfde redenen is ook niet gekozen voor de in Amsterdam gehanteerde opzet waarbij onder andere een psychologische test verplicht is. Bij de Amsterdamse opzet moet bovendien worden opgemerkt dat de chauffeurspas feitelijk tevens een werkgeversverklaring is. De opzet van de landelijke chauffeurspas beoogt echter ook flexibiliteit van de

werknemers. Chauffeurs moeten van werkgever kunnen veranderen zonder een nieuwe chauffeurspas aan te hoeven vragen. Een pas die tevens dient als een werkgeversverklaring sluit niet aan bij het primaire doel van de pas, te weten het vergroten van de herkenbaarheid van de chauffeur voor de klant.

3. Geen koppeling met het tuchtrecht zoals gehanteerd in Amsterdam

Zoals ik bij het voorgaande punt al heb vermeld is het primaire doel van de pas de verbetering van de herkenbaarheid en betrouwbaarheid van de chauffeur. De klant moet zijn klacht gericht kunnen indienen bij de vervoerder met wie hij immers een overeenkomst heeft gesloten. De vervoerder is in eerste instantie verantwoordelijk om op een juiste wijze met klachten om te gaan en zo nodig handelend op te treden richting chauffeur. Worden sancties aan de chauffeurspas gekoppeld in de vorm van een tuchtrekking, betekent dat in feite ingegrepen wordt in de arbeidsrechtelijke relatie tussen werkgever en werknemer. Daarmee gaat de overheid op de stoel van de vervoerder zitten, hetgeen ik niet gewenst vind. Een vorm van tuchtrecht is overigens geen waarborg voor een werkelijke kwaliteitsverbetering van het taxiproduct, hetgeen toch het doel is van het voorgestelde beleid. De verwachting is gerechtvaardigd dat kwaliteitsverbetering van het taxiproduct veeleer tot stand komt door een grotere mate van marktwerking en keuzevrijheid voor de klant. De vervoerder heeft in die situatie immers alle belang bij een juist gedrag van de chauffeur. Zo wordt bevorderd dat de vervoerder eerder zijn verantwoordelijkheid oppakt, door bijvoorbeeld het geven van instructies aan of maatregelen te nemen tegen zijn chauffeurs. De pas waarborgt overigens dat de betrouwbaarheid van de chauffeur vooraf is getoetst, onder meer door de te overleggen verklaring omtrent het gedrag. Intrekking van de pas blijft mogelijk indien de chauffeur niet langer voldoet aan de verstrekingsgronden. Tevens kunnen gemeenten zelf de criteria, op basis waarvan een dergelijke verklaring geweigerd kan worden, nader invullen. Verbeteringen ten aanzien van de wijze en gronden waarop de verklaring omtrent het gedrag wordt afgegeven worden in overleg met het ministerie van Justitie nog nader onderzocht.

4. Nader beeld van intrekkingen/tijdelijke sancties zoals in Amsterdam toegepast

Het aantal zeer ernstige zaken dat leidt tot permanente intrekking van de chauffeurspas is beperkt tot enkele gevallen per jaar. In die gevallen mag in de toekomstige situatie worden verwacht dat een hernieuwde aanvraag van een verklaring omtrent het gedrag niet wordt gehonoreerd. Het aantal zaken die in het kader van het «tuchtreglement» zijn behandeld ligt over de afgelopen 8 jaar op rond 28 per jaar. Daarbij dient aangevend te worden dat de zwaarte van de delicten en sancties in hoge mate varieert en slechts in enkele gevallen leidt tot een permanente intrekking van de pas. Veelal wordt een waarschuwing gegeven of wordt de chauffeursvergunning voor enkele dagen ingetrokken. Intrekkingen tot 50 dagen kunnen door de chauffeur worden afgekocht tegen een bedrag van f 100,- per dag.

5. Opbouw kostenopzet chauffeurspas

Bij de berekening van de kosten van de pas is uitgegaan van een kostendekkend tarief (conform het rapport Vergunningen van de Algemene Rekenkamer). Bij de kostenberekening is uitgegaan van 35 000 passen uit te geven per jaar, wat dan neerkomt op f 85,- per pas. Naar aanleiding van de uitlatingen van de branche op fraudegevoeligheid is

uitgangspunt dat fraudebestendigheid van de pas zo veel mogelijk moet worden beperkt, waardoor de produktiekosten hoger komen te liggen. Daarnaast is gekozen voor een distributie van de pas via de postkantoren vanwege klantvriendelijkheid naar de chauffeur toe. De kosten van deze vorm van distributie zijn overigens niet doorberekend in de kostprijs en komen voor rekening van het Rijk.

De kosten van de chauffeurspas in Noord-Brabant liggen lager vanwege de toetsing van minder door de chauffeur over te dragen vereisten en de kwaliteit van de pas zelf. De kosten in bijvoorbeeld Amsterdam (f 75,-) en IJssel Vecht (f 100,-) liggen hoger dan in Noord-Brabant vanwege de toetsing van meerdere vereisten, zoals bijvoorbeeld de verklaring omtrent het gedrag. Opgemerkt dient nog te worden dat bij toekomstige aanvragen een geneeskundige verklaring dient te worden overlegd, welke ook door de Rijksverkeersinspectie wordt getoetst. Thans hoeft de chauffeur deze slechts bij zich te dragen.

6. Overgangsregeling huidige chauffeurspassen

Tijdens het Algemeen Overleg heb ik al toegezegd te bezien of een overgangsregeling voor huidige passen tot de mogelijkheden behoort. Naar aanleiding daarvan stel ik de volgende regeling voor. Er zal een overgangsregeling worden getroffen voor chauffeurspassen die niet langer dan 2 jaar voor de datum van uitgifte van de nieuwe landelijke pas zijn uitgegeven, en in ieder geval na 1 januari 1997 zijn verstrekt. Chauffeurs die in het bezit zijn van een chauffeurspas, uitgegeven na die datum, worden vrijgesteld van het bedrag van f 85,-. De inschatting is dat het om circa 7000 passen zal gaan. Voor de verklaring omtrent het gedrag en de geneeskundige verklaring is in de wijziging van het Besluit Personenvervoer in verband met de invoering van een chauffeurspas (Stb. 1998, 123) een overgangsregeling opgenomen. Voor de geneeskundige verklaring geldt een overgangstermijn van twee jaar en voor de verklaring omtrent het gedrag is deze een jaar. De kosten die door de voorgestelde overgangsregeling zullen ontstaan komen ten laste van het Rijk.

7. Voorgestelde geldigheidsduur van de chauffeurspas

De eisen die gesteld zijn aan de chauffeurspas worden gezien als permanente eisen. Het toetsen van deze eisen om de 3 jaar betekent daarom ten opzichte van andere sectoren geen strengere toets, maar wel een meer frequente toetsing. Dit wordt nodig geacht gezien de wens om tot een kwaliteitsimpuls te komen, mede met het oog op het relatief grote verloop in het chauffeursbestand. Na evaluatie zou besloten kunnen worden de termijn van 3 jaar te herzien.

De hiervoor aangegeven overgangsregeling kan ook nog als argument gelden om in ieder geval voorlopig een termijn van 3 jaar aan te houden. Huidige passen die kort na 1 januari 1997 zijn uitgegeven en via de overgangsregeling zijn omgewisseld, hebben in de praktijk immers ook een looptijd van circa 5 jaar.

8. Effect van uitstel op de voorgenomen intensivering van controle en handhaving

Het uitstel van de invoering van de pas heeft geen invloed op de geïntensiveerde (en nog extra te intensiveren) controle en handhaving en de afspraken daaromtrent met de politie. Het spreekt voor zich dat zolang de pas nog niet is ingevoerd een controle hierop niet kan plaatsvinden.