
252

Besluit van 2 juni 2004, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de invoering van het vereiste van vakbekwaamheid voor de taxibestuurder

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 december 2003, nr. HDJZ/S&W/2003-2841, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op artikel 104 van de Wet personenvervoer 2000;

De Raad van State gehoord (advies van 2 februari 2004, nr. W09.03.0525/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 25 mei 2004, nr. HDJZ/S&W/2004-1178, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit personenvervoer 2000¹ wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 76 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid wordt onder vervanging van de punt door een komma aan het slot van onderdeel c, een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. een door Onze Minister erkend getuigschrift van met goed gevolg afgelegde examens waarbij ten minste de kennis is vastgesteld van de door Onze Minister vastgestelde onderwerpen.

2. Er wordt een vierde lid toegevoegd, luidende:

4. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald van welke onderwerpen, bedoeld in het eerste lid, onder d, vrijstelling kan worden verleend aan houders van in die regeling genoemde diploma's.

ARTIKEL II

1. Artikel 76, eerste lid, onderdeel d, van het Besluit personenvervoer 2000 is niet van toepassing op de bestuurder die op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit in het bezit is van een geldige chauffeurspas en ten genoegen van Onze Minister aantoonbaar te beschikken over een praktische ervaring van ten minste drie jaar in het besturen van een taxi.

2. Chauffeurspassen die zijn afgegeven op basis van artikel 76 van het Besluit personenvervoer 2000, zoals dat artikel luidde vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit en een geldigheidstermijn hebben die afloopt na 1 januari 2006, behouden hun geldigheid voor de duur van de termijn waarvoor ze zijn afgegeven, mits de bestuurder vóór 1 januari 2006 voldoet aan artikel 76, eerste lid, onderdeel d, van het Besluit personenvervoer 2000.

¹ Stb. 2000, 563, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 22 maart 2004, Stb. 173.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 13 juli 2004, nr. 131.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

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

's-Gravenhage, 2 juni 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de vijftiende juni 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

Inleiding

De onderhavige wijziging van het Besluit Personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000) voorziet in een eis van vakbekwaamheid voor taxichauffeurs. Deze eis wordt toegevoegd aan de reeds bestaande eisen voor het verkrijgen van een chauffeurspas taxi. De onderhavige maatregel is reeds aangekondigd in onder andere de brief van 23 juli 2003 (Kamerstukken II, 2003/04, 25 910 nr. 41). Deze maatregel is nodig om tot een kwaliteitsverbetering van de dienstverlening van taxivervoer te komen.

Om als taxichauffeur werkzaam te kunnen zijn dient men te beschikken over een door de Minister van Verkeer en Waterstaat verstrekte chauffeurspas. De chauffeurspas is geregeld in artikel 76, eerste lid, van het Bp2000. De eisen van een geldig rijbewijs, een recente geneeskundige verklaring en een recente verklaring omtrent het gedrag zijn reeds op grond van het huidige artikel vereist. Artikel I van dit besluit voegt daaraan toe de eis van vakbekwaamheid. Aan de eis van vakbekwaamheid wordt voldaan door het overleggen van een door de Minister van Verkeer en Waterstaat erkend getuigschrift van met goed gevolg afgelegde examens. Hierbij wordt o.a. aangesloten bij de systematiek van de vakbekwaamheidseis voor de taxivervoerder die is geregeld in artikel 28, eerste lid, onder a, van het Bp2000. Daarin is bepaald dat de vervoerder die taxivervoer verricht aan de eis van vakbekwaamheid voldoet indien een door Onze Minister erkend getuigschrift wordt overgelegd van met goed gevolg afgelegde examens waarbij tenminste de kennis is vastgesteld van de door Onze Minister vastgestelde onderwerpen; aan de eis van vakbekwaamheid van de vervoerder is vervolgens nadere invulling gegeven in de Regeling vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer.

Terugblik en ontwikkelingen

Als onderdeel van het beleid ter verbetering van de kwaliteit in het taxivervoer is eind 1999 de landelijke chauffeurspas taxi ingevoerd door middel van een wijziging van het oude Besluit personenvervoer (Stb. 1998, 123). De chauffeurspas is ingevoerd om onder andere de kwaliteit van bestuurders van taxi's te waarborgen. Daarbij is de vraag aan de orde geweest of de eisen die aan de chauffeurspas werden verbonden wel voldoende garanties boden voor de beoogde kwaliteitsverbetering, omdat nadere eisen ten aanzien van het opleidingsniveau ontbraken. De overweging van de regering om het opleidingsniveau destijds niet als eis te stellen was dat de taxiondernemers zelf primair verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van de onder hun verantwoordelijkheid werkende taxichauffeurs. De regering achtte het echter wel van belang om – in aansluiting op de eisen die in het besloten busvervoer en openbaar vervoer ten aanzien chauffeurs worden gesteld – aandacht te besteden aan de vakbekwaamheid van de taxichauffeur in overleg met sociale partners die daarvoor in eerste instantie wel verantwoordelijk blijven (Stb. 1998/123, blz. 6).

In de praktijk, zo kan na een werkingsperiode van ruim 3 jaar worden vastgesteld, blijkt dat de beoogde kwaliteitsverbetering niet voldoende is opgetreden.

Uit de overleggen met de consumenten- en branche-organisaties is gebleken dat de afgelopen jaren door de consumenten is geklaagd over de rijstijl en de stratenkennis van taxichauffeurs in met name de grote steden. Ook de kwaliteit van de dienstverlening zou veel te wensen overlaten. Zowel bij de consumentenorganisaties als bij de branche-organisaties bestaat er een duidelijke behoefte aan een van

overheidswege gestelde vakbekwaamheidseis voor het beroep van taxichauffeur.

De kwaliteit van het taxivervoer is de afgelopen jaren regelmatig onderwerp van overleg geweest tussen het kabinet en de Tweede Kamer. Ook zijn hierover diverse brieven gestuurd aan de Kamer (Kamerstukken II, 2002/03, 25 910, nr. 43; 2003/04, 25 910, nr. 46). In deze brieven is een samenhangend pakket van maatregelen aangekondigd die met name de keuzemogelijkheden en positie van de consument bij het taxivervoer beogen te versterken, zoals maatregelen op het gebied van klachten en geschillen, vergroting van de duidelijkheid van de tarieven, de ontwikkeling van een keurmerk en de versterking van het taxibeleid in de grote steden. De onderhavige maatregel is daar een belangrijk onderdeel van.

De kwaliteit van het taxivervoer wordt in grote mate bepaald door de kwaliteit van de taxichauffeur. Vanwege de lage organisatiegraad is de branche de afgelopen drie jaar niet in staat geweest om zelf in samenwerking met de consumentenorganisaties in kwaliteitsborging te voorzien. De taximarkt laat zich kenmerken als een diffuse markt, waarbinnen ruim 5 000 ondernemingen (met name eenmansbedrijven en een beperkter aantal grote bedrijven met chauffeurs in loondienst) actief zijn op het gebied van straattaxi en/of contractvervoer. Bij de brancheorganisatie KNV Taxi is slechts 30% van de taxibedrijven aangesloten. Lid zijn vooral contractvervoerders, die samen circa 60% van het totaal aantal taxi's bezitten. Als gevolg hiervan is er geen organisatie aan te merken die de gehele branche vertegenwoordigt en die de zorg voor de kwaliteit van het taxivervoer en het imago van de taxibranche kan dragen.

Tegen de achtergrond van deze ontwikkelingen op de taximarkt, en het uitblijven van voldoende initiatieven vanuit de markt zelf, wordt het noodzakelijk geacht om maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de consument een betere service krijgt en de taxichauffeur meer klantgericht gaat werken. Hiertoe wordt een vakbekwaamheidseis verplicht gesteld voor de uitoefening van het beroep van taxichauffeur.

In de Tweede Kamer is er brede steun verworven voor de invoering van exameneisen voor taxichauffeurs. In het Algemeen Overleg van 10 september 2003 (Kamerstukken II, 2003/04, 25 910, nr. 45) heeft de Kamer erop aangedrongen dat ook onderwerpen als stratenkennis en de beheersing van de Nederlandse taal onderdeel zouden moeten uitmaken van het examen.

Vakbekwaamheid taxichauffeurs

Om een adequaat niveau van functioneren van een taxichauffeur te kunnen garanderen, is het noodzakelijk dat toetsing van de kennis en vaardigheden door middel van een examen plaatsvindt. De exameneisen zullen zich toespitsen op die onderwerpen die voor een goede uitoefening van het beroep van taxichauffeur relevant zijn. De eisen zullen vooral een ondergrens aangeven: het zijn kwaliteitseisen die in ieder geval moeten worden gesteld om een minimum kwaliteitsniveau te garanderen.

Zoals gezegd, zal aangesloten worden bij de systematiek van de vakbekwaamheidsvereiste voor de taxivervoerder. De onderdelen waarop toetsing plaatsvindt, worden in een ministeriële regeling uitgewerkt. Het examen richt zich op onderdelen die voor een goede uitoefening van het beroep van taxichauffeur relevant zijn. Het gaat hierbij om theoretische en praktische exameneisen, toegesneden op het beroep van taxichauffeur. Deze exameneisen bestrijken een breder terrein dan die voor het verkrijgen van een rijbewijs. Behalve rijvaardigheid wordt daarbij in het

bijzonder gedacht aan onderwerpen als klantgerichtheid, technische kennis van het voertuig (bijvoorbeeld kennis hebben van het belang van een goed onderhouden voertuig), handelen bij calamiteiten (bijvoorbeeld kennis van de te nemen maatregelen na een ongeval of aanrijding, meldingsprocedure van ongevallen en calamiteiten aan professionele hulpdiensten) en kennis van de relevante regelgeving. Belangrijk uitgangspunt is dat kandidaten in hun handelen rekening houden met de passagier. Bij rijvaardigheid zal worden getoetst op het op een verantwoorde en veilige manier vervoeren van passagiers. De taxichauffeur zal bijvoorbeeld kennis moeten hebben van de verkeersveiligheidsrisico's die van invloed kunnen zijn op de bestuurder van een taxi. Hier valt ook te denken aan de stratenkennis. Bij het examenonderdeel kennis van relevante regelgeving gaat het om de kennis van de regels met betrekking tot het taxivervoer. Naast de bij of krachtens de Wet personenvervoer 2000 gestelde verplichtingen, valt daarbij ook te denken aan bijvoorbeeld het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. De taxichauffeur dient kennis te hebben van het doel en de functie van de voor de beroepsuitoefening relevante documenten (zoals bijvoorbeeld vergunningbewijs, chauffeurspas, dagrittenstaat), van relevante aspecten van de Algemene Vervoervoorwaarden voor Taxivervoer (betalingen, aansprakelijkheid), van de regelingen over de afhandeling van klachten (o.a. klachtenregeling, Landelijke Klachtenmeldpunt Taxi, Geschillencommissie) van de bepalingen inzake de arbeidstijden in het vervoer, alsmede van de wijze waarop deze bepalingen in de praktijk worden toegepast en door welke instanties deze bepalingen worden gecontroleerd. Beheersing van de Nederlandse taal wordt reeds verondersteld, omdat het examen in het Nederlands zal worden afgenomen.

Overgangsrechtelijke aspecten

Met de brancheorganisaties is overeengekomen om ervaren en goed gekwalificeerde taxichauffeurs niet onnodig te belasten met het behalen van een getuigschrift. De chauffeurs die op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit (beoogd is 1 juli 2004) in het bezit zijn van een chauffeurspas en een praktische ervaring van minimaal drie jaar kunnen aantonen, vrijgesteld worden van het examen («historische vakbekwaamheid»). Dit is geregeld in het eerste lid van artikel II. Verwacht mag worden dat deze chauffeurs op grond van praktijkervaring zich de vereiste kennis en vaardigheden reeds hebben eigengemaakt. Aan de keuze van drie jaar ligt een aantal redenen ten grondslag. Eind 1999 is de chauffeurspas ingevoerd. Vanaf dat moment vond de uitgifte van de chauffeurspas plaats door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het Besluit personenvervoer 2000 is in 2001 in werking getreden. De groep van taxichauffeurs die op het moment van inwerkingtreding van dit besluit (1 juli 2004) ten minste drie jaar praktische ervaring hebben, is als zodanig duidelijk te identificeren door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De controle op het aantonen van de praktijkervaring wordt daarmee praktisch uitvoerbaar gemaakt.

Het beroep van taxichauffeur kent sinds de deregulering van de taximarkt een verloop van circa 25% per jaar. Deze deregulering heeft met name geleid tot de instroom van veel nieuwkomers, waarvan een deel voornamelijk op zoek is (geweest) naar «quick-wins». Deze groep nieuwkomers blijft vaak slechts een korte periode op de taximarkt actief. Uit overleg met de consumenten- en brancheorganisaties is gebleken dat de klachten over de kwaliteit van de dienstverlening vooral aan de groep nieuwkomers die op zoek zijn geweest naar «quick-wins» kan worden toegeschreven. Daarnaast is er ook een groep nieuwkomers te onderscheiden die op een meer serieuze wijze invulling geven aan het beroep van taxichauffeur en de bijbehorende kwaliteit van dienstverlening. Ik

meen dat de praktijkervaring van minimaal drie jaar hiervoor voldoende waarborgen biedt.

Tenslotte zijn er redenen van administratieve en organisatorische aard. Momenteel zijn er circa 38 000 houders van chauffeurspassen. Jaarlijks komen er tussen de 10 000 en 15 000 nieuwe aanvragen voor een chauffeurspas bij. Zonder de voorgestelde vrijstelling voor «historisch vakbekwamen» (de groep wordt geschat op circa 16 000 chauffeurs) zouden volgens de gegevens van de brancheorganisaties en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) circa 40 000 chauffeurs eind 2005 examens moeten afleggen ter verkrijging van het vereiste getuigschrift. Dit zou leiden tot een enorme hausse van examens en aanvragen chauffeurspas bij de IVW.

De beoogde datum van inwerkingtreding van dit besluit is 1 juli 2004. Voor de groep bestuurders die in het bezit zijn van een geldige chauffeurspas, maar niet beschikken over historische vakbekwaamheid, is ook een overgangsregeling getroffen. Deze groep pashouders krijgt tot 1 januari 2006 de gelegenheid om via examens het gewenste getuigschrift te halen. Dit is geregeld in artikel II, tweede lid.

Deze datum biedt de huidige groep pashouders naar verwachting ruimschoots de tijd om het examen met goed gevolg af te leggen. Voorts wordt een gelijkmatige spreiding van examens mogelijk gemaakt. Op 1 januari 2006 verliezen deze chauffeurspassen hun geldigheid en dienen deze ingeleverd te worden bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Een goede en tijdige voorlichting is daarom van groot belang. In de voorlichtingscampagne zal de taxichauffeur worden gewezen op de veranderingen en de vereisten waaraan ze na inwerkingtreding van deze maatregel moeten voldoen.

Advies van het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV)

Ingevolge artikel 106 van de Wp2000 is over het onderhavige besluit overleg gepleegd met de in dat artikel bedoelde organisaties van belanghebbenden en vertegenwoordigers. Hiertoe is het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) gehoord. Het OPV heeft op 17 oktober 2003 zijn advies uitgebracht (nr. OPV-2003/375). Het OPV kan instemmen met het voorgestelde ontwerp-wijzigingsbesluit Personenvervoer 2000 en steunt de verdere uitwerking in een ministeriële regeling. Naar de mening van het OPV is de voorgestelde wetgeving een goede stap op weg naar een verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer. Het OPV beveelt aan bij de te examineren onderwerpen ook expliciet aandacht te besteden aan de lokale en regionale oriëntatie van taxichauffeurs (stratenkennis). Het belang van dit onderdeel wordt onderkend en zal als onderdeel van het examen worden opgenomen. KNV Taxi vraagt aandacht voor de flexibiliteit van de inzet van nieuwe chauffeurs, en adviseert om deze groep chauffeurs een bepaalde termijn te gunnen waarbinnen het vereiste examen met goed gevolg afgelegd moet worden, terwijl zij wel al met hun werkzaamheden kunnen aanvangen. Onderhavige wijziging van het Bp2000 stelt dat het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde examen geldt als aanvullende voorwaarde bij de afgifte van de chauffeurspas. Aan nieuwe toetreders wordt pas een chauffeurspas verstrekt als het examen met goed gevolg is afgelegd. Omdat de chauffeurspas een direct controlemiddel vormt dat aan de vakbekwaamheidseis is voldaan, is het vanuit de doelstelling van deze wijziging en vanuit het oogpunt van handhaving niet gewenst dat nieuwe chauffeurs voordat de pas is afgegeven op de taxi werkzaam zijn. Verder vraagt KNV Taxi aandacht voor de hoge kosten die zijn gemoeid met het verplichte examen, en stelt zij dat de branche deze niet zelf zal kunnen opbrengen. Over de hoogte van de kosten van het examen, en daarmee

de totale kosten voor de branche, wordt momenteel overleg gevoerd met de branche. Uitgegaan wordt van een redelijk en marktconform bedrag.

Administratieve lasten en bedrijfseffecten

De vakbekwaamheidseis voor taxichauffeurs brengt als gevolg van de hieruit voortvloeiende informatieverplichting, het kunnen overleggen van een getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde examen, administratieve lasten¹ voor de branche met zich mee. Daarnaast zullen als gevolg van de inhoudelijke verplichting, het examen, bedrijfseffecten optreden.

Bij de inwerkingtreding van de voorgestelde wijziging van het Bp2000 zijn er naar verwachting circa 46 000 taxichauffeurs werkzaam in de branche, waarvan circa 5 000 taxi-ondernemingen. Zoals reeds eerder is gesteld, zullen chauffeurs die minimaal drie jaren praktijkervaring hebben, worden vrijgesteld van de vakbekwaamheidseis. Dit betreft naar schatting (inclusief verloop) circa 21 000 bestaande taxichauffeurs. De administratieve lasten en bedrijfseffecten die voortvloeien als gevolg van de vakbekwaamheidseis zijn derhalve niet op deze groep van toepassing. Dit geldt wel voor de groep bestaande taxichauffeurs die bij de inwerkingtreding van onderhavige vakbekwaamheidseis niet minimaal drie jaren praktijkervaring hebben en die bovendien niet over het vereist getuigschrift beschikken, alsmede de groep chauffeurs die na inwerkingtreding van onderhavige vakbekwaamheidseis het beroep van taxichauffeur willen uitoefenen (nieuwe toetreders).

Het aantal taxichauffeurs dat, bij de inwerkingtreding van de voorgestelde wijziging, korter dan drie jaren werkzaam is als taxichauffeur en die (nog) niet in het bezit zijn van een erkend getuigschrift, bedraagt naar verwachting ongeveer 25 000 taxichauffeurs (uitgaande van een verloop van 25% per jaar (percentage KNV-taxi)). Conform de overgangsregeling heeft deze groep tot 1 januari 2006 de tijd om aan de vakbekwaamheidseis te voldoen, en hiermee in het bezit te komen van het getuigschrift. Ten aanzien van de administratieve lasten voor deze groep bestaande chauffeurs kan onderscheid worden gemaakt naar het aanvragen van het examen en het overleggen van het getuigschrift aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). De extra verplichtingen die de onderhavige wijziging meebrengt voor de (individuele) chauffeur zijn vooral gelegen in de aanvraag van het examen. De handelingen die de chauffeur verricht bij het aanvragen van het examen bestaan uit het telefonisch of via internet opvragen en vervolgens invullen en opsturen van een aanvraagformulier. Na verwerking van de aanvraag door de instantie die met het afnemen van de examens wordt belast, krijgt de chauffeur een bericht om het examen af te leggen in zijn woonplaats of de directe omgeving. Indien het examen moet goed gevolg wordt afgelegd, ontvangt de chauffeur binnen maximaal 10 dagen na het examen het erkende getuigschrift. De chauffeur overlegt vervolgens een kopie van dit getuigschrift aan de IVW.

De administratieve lasten waar deze groep bestaande taxichauffeurs mee wordt geconfronteerd bedragen circa € 281 250,00. Teneinde deze administratieve lasten te beperken worden de mogelijkheden onderzocht van het elektronisch aanvragen van het examen en van het realiseren van een directe digitale verbinding (inkijk-functie) tussen exameninstantie en de IVW.

De nieuw tot de markt toetredende taxichauffeurs worden ten aanzien van de administratieve lasten met dezelfde onderdelen geconfronteerd zoals eerder genoemd. De IVW schat het aantal nieuwe toetreders tot de taximarkt gemiddeld op circa 12 000 per jaar, waarmee de administratieve

¹ Voor de berekening van de administratieve lasten is gebruik gemaakt van gegevens van het ministerie van V&W, de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Koninklijk Nederlands Vervoer en de PxQ-sheets administratieve lasten personenvervoer 2002.

lasten voor deze groep (nieuwe) taxichauffeurs naar schatting
€ 135 000,00 bedragen.

Naast administratieve lasten hebben zowel de groep bestaande taxichauffeurs die niet worden vrijgesteld van de vakbekwaamheidseis alsook de nieuw tot de markt toetredende taxichauffeurs te maken met een eenmalige inhoudelijke verplichting. Dit betreft de kosten voor het examen die voor rekening van de chauffeurs (of taxibedrijven) komen. De groep bestaande taxichauffeurs dient conform de overgangsregeling, het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde examen vóór 1 januari 2006 aan de IVW te overleggen, om in het bezit te blijven van de chauffeurspas. Voor taxichauffeurs die nieuw tot de markt toetreden vormt het behalen van het vereiste getuigschrift onderdeel van het verkrijgen van de chauffeurspas.

Het verplicht stellen van een vakbekwaamheidseis voor de genoemde groep bestaande en nieuwe taxichauffeurs en de examenkosten die hiermee zijn gemoeid, werken kostenverhogend voor de taxichauffeur of de ondernemer die de kosten hiervan voor zijn rekening neemt. Tegenover deze kostenpost staat evenwel dat een basisniveau van kwaliteit (van de dienstverlening) van het taxivervoer wordt gerealiseerd, en een bescherming van de consument alsmede de beroepsgroep tegen het inzetten van niet gekwalificeerde chauffeurs.

Voor het verkrijgen van een chauffeurspas dient de chauffeur in het bezit te zijn van een rijbewijs, een geneeskundige verklaring, een verklaring omtrent het gedrag en een getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde examen. De eerste drie eisen worden nu ook al gesteld. De voorgestelde wijziging heeft geen invloed op de financiële lasten die met de aanvraag van de chauffeurspas gepaard gaan. De kosten voor «nieuwe» aanvragers, dat wil zeggen voor degenen die thans niet in het bezit zijn van een chauffeurspas, betreffen de verschuldigde leges en kosten voor de geneeskundige verklaring en de verklaring omtrent het gedrag. «Bestaande» aanvragers, dat wil zeggen degenen die al in het bezit zijn van een chauffeurspas, krijgen als gevolg van onderhavige verplichting niet met deze kosten te maken. Dit is uiteraard wel het geval wanneer de vervaldatum van de huidige pas is verstreken en een nieuwe chauffeurspas moet worden aangevraagd.

De onderhavige wijziging van het Bp2000 omvat nadrukkelijk geen verplichting tot het volgen van een opleiding voorafgaand aan het examen. De kosten van een dergelijke opleiding vormen dan ook geen onderdeel van de inhoudelijke verplichting die uit onderhavige vakbekwaamheidseis voortvloeit. Opleidingsinstituten ramen de kosten voor een eventuele opleiding voorafgaand aan het examen op circa € 500,00, hetgeen als marktconform wordt bestempeld en in hoogte vergelijkbaar is met de kosten van bestaande opleidingen in het beroeps- personenvervoer en het beroepsgoederenvervoer. Het ligt evenwel in de verwachting dat opleidingsinstituten en uitgeverijen met het vervaardigen van relevante literatuur zullen inspelen op het verplichte pakket van exameneisen. Verwacht wordt dat een deel van de chauffeurs zich door zelfstudie de benodigde kennis en vaardigheden voor het examen eigen maakt.

Dit besluit is in concept voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (ACTAL). ACTAL heeft te kennen gegeven het besluit niet te selecteren voor een onderzoek naar de administratieve lasten voor het bedrijfsleven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs