



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 23 mei 2024, nr. IENW/BSK-2024/133065, houdende wijziging van bijlage I bij de Regeling taxibestuurders 2005

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 28, eerste lid, onder a, van het Besluit personenvervoer 2000;

BESLUIT:

ARTIKEL I

Bijlage I bij de Regeling taxibestuurders 2005 wordt als volgt gewijzigd:

A

In het onderdeel 'Theorie-examen', hoofdstuk VI (Communicatie), punt 2, wordt 'mobilofoon' vervangen door 'navigatiesysteem'.

B

In het onderdeel 'Theorie-examen', hoofdstuk X (Klachtenprocedures), vervalt 'waaronder het doel, de functie, de inhoud en de toepassing van de regeling met betrekking tot de afhandeling van klachten'.

C

In het onderdeel 'Theorie-examen' komt hoofdstuk XI (Gebruik en toepassing wegenkaart Nederland) te luiden:

HOOFDSTUK XI (GEBRUIK EN TOEPASSING WEGENKAART NEDERLAND)

De kandidaat moet:

1. globale kennis hebben van de A-wegen in relatie tot provincies en hoofdsteden;
2. kennis hebben van opbouw van het Nederlandse wegennet (inclusief de bebording van de Nationale Bewegwijzeringsdienst).

D

In het onderdeel 'Praktijkexamen taxivervoer' komt hoofdstuk III te luiden:

HOOFDSTUK III (HERKENNEN VAN STORINGEN)

De kandidaat moet met behulp van informatie op het dashboard (controlelampjes) kunnen benoemen wat de storing inhoudt en welke actie benodigd is (onmiddellijk stoppen of doorrijden voor reparatie).

E

In het onderdeel 'Praktijkexamen taxivervoer' wordt hoofdstuk V (Route, rijtijd en betalingen) als volgt gewijzigd:

1. In punt 2 wordt 'en de taxameter / boordcomputer juist kunnen gebruiken,' vervangen door 'en kunnen'.

2. Punt 3 komt te luiden:

3. verschillende routes kunnen rijden:
 - met gebruik van navigatieapparatuur zodanig dat dit geen gevaar of hinder voor het overige verkeer oplevert;
 - op aanwijzing van de examinerator.



F

In het onderdeel 'Praktijkexamen taxivervoer', hoofdstuk VI (Klantsoorten en gedrag) wordt aan het begin van punt 2 ingevoegd: 'kennis hebben van verschillende doelgroepen van passagiers en'.

G

In het onderdeel 'Praktijkexamen beperkte taxidienst' komt hoofdstuk III te luiden:

HOOFDSTUK III (HERKENNEN VAN STORINGEN)

De kandidaat moet met behulp van informatie op het dashboard (controlelampjes) kunnen benoemen wat de storing inhoudt en welke actie benodigd is (onmiddellijk stoppen of doorrijden voor reparatie).

H

In het onderdeel 'Praktijkexamen beperkte taxidienst' wordt in hoofdstuk IV (Route) 'met gebruik van hulpmiddelen (navigatieapparatuur, plattegrond of stratenboek) naar een opgegeven bekend object' vervangen door 'met gebruik van navigatieapparatuur naar een opgegeven adres'.

I

In het onderdeel 'Praktijkexamen beperkte taxidienst', hoofdstuk V (Klantsoorten en gedrag) wordt aan het begin van punt 2 ingevoegd: 'kennis hebben van verschillende doelgroepen van passagiers en'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen*



TOELICHTING

In de Regeling taxibestuurders 2005 is vastgelegd aan welke eisen een bestuurder van een taxi moet voldoen om veilig, betrouwbaar en comfortabel taxivervoer aan te kunnen bieden. Deze regeling is in 2005 vastgesteld. Door verschillende ontwikkelingen in de afgelopen jaren zijn de huidige eisen op sommige punten verouderd. Dit komt ook naar voren in het rapport 'Doorlichting van de wettelijk verplichte examens taxichauffeur'¹ dat stichting CINOP in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft uitgevoerd. Stratenboeken en wegenkaarten hebben bijvoorbeeld plaats gemaakt voor volledig gedigitaliseerde navigatiesystemen. Dit is geregeld in Hoofdstuk XI van het theorie-examen en Hoofdstuk V van het praktijkexamen taxivervoer.

Daarnaast is gebleken dat bepaalde (theoretische) kennis van belang is voor het uitvoeren van het beroep taxichauffeur, maar deze wordt niet in de praktijk geëxamineerd. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de Boordcomputer Taxi (BCT), de taxameter en het verhelpen van storingen. Alleen het herkennen van storingen is daarom opgenomen in Hoofdstuk III van het praktijkexamen taxivervoer. Gebruikskennis van de Boordcomputer Taxi en de taxameter is een belangrijk element in de opleiding en van het theorie-examen, maar wordt in de praktijk niet getoetst omdat niet iedere kandidaat een examen aflegt in een voertuig dat beschikt over deze apparaten. Deze ontwikkelingen vragen om een modernisering van de huidige eisen. Daarom is in Hoofdstuk V van het praktijkexamen taxivervoer het juist gebruiken van de taxameter / boordcomputer als onderdeel van het examen komen te vervallen. Stichting CINOP concludeert in haar rapport bovendien dat de nadruk van het examen moet komen te liggen op veiligheid voor chauffeur en passagier- en consumentenbescherming. Deze conclusies van stichting CINOP worden gedeeld door het College van deskundigen van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (hierna: CBR). In dit College van deskundigen hebben onder andere vertegenwoordigers van de taxibranche en de vakbonden zitting. In een beleidsverkenning die het CBR naar aanleiding van de doorlichting heeft uitgevoerd, worden wijzigingsvoorstellen gedaan voor het praktijkexamen. Ook deze zijn afgestemd met het College van deskundigen. Daarnaast is op grond van artikel 106, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 onder andere met de KNV overleg gevoerd. De belangrijkste wijziging is het vervallen van de zogenaamde objectenlijst in hoofdstuk V van het praktijkexamen taxivervoer, waarmee de plaatselijke bekendheid werd getoetst. Ook is het landelijke klachtenmeldpunt vervallen, dit heeft geleid tot een aanpassing van Hoofdstuk X van het theorie-examen. Met inachtneming van de kaders van de Regeling taxibestuurders 2005 vindt de detailuitwerking van de toetsen plaats door het CBR en wordt de kandidaat daarover adequaat geïnformeerd. Deze uitwerking leidt tot een aantal wijzigingen in de bijlage van de onderliggende regeling.

Financiële gevolgen

De regeling is voor advies voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk.

De kosten om de wijzigingen te ontwikkelen en integraal te implementeren in de opleiding tot taxichauffeur worden door CBR geschat op circa € 77.000. Voor de kandidaten voor het theorie- en praktijkexamen zijn er geen financiële gevolgen door de wijzigingen die worden doorgevoerd.

Internetconsultatie

Omdat deze regeling geen ingrijpende verandering teweeg brengt in de rechten en plichten van burgers en bedrijven en ook geen ingrijpende gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk is afgezien van internetconsultatie.

Uitvoeringstoets

Door de ILT is een uitvoeringstoets uitgevoerd. De gewijzigde regeling is uitvoerbaar. Voor de ILT heeft de aangepaste regelgeving geen financiële of organisatorische consequenties.

Inwerkingtreding

Deze wijzigingsregeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2024. Er wordt hiermee aangesloten bij het beleid van het kabinet inzake vaste verandermomenten van regelgeving. Er is geen sprake van een overgangsperiode, omdat de chauffeur in de praktijk nauwelijks iets merkt van de veranderingen.

¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-829497.pdf>



Alleen CBR heeft tijd nodig om de moderniseringën integraal op te nemen in het lesprogramma.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen*