

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
10 november 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.05.02688	05/37/VW
Onderwerp	
Effecten van chauffeursexamen	

Geachte voorzitter,

In uw brief van 22 september 2005 (kenmerk 05/37/VW) verzoekt u mij om een reactie op de onderzoeksrapporten "Opleiding CCV Chauffeursdiploma Taxi", van DVG personenvervoer, en "Evaluatie enquête tijdelijke toelating" van J. Timmer. Met deze brief kom ik aan uw verzoek tegemoet. Eerst ga ik kort in op de voortgang tot nu toe.

Achtergrond invoering vakbekwaamheidseis taxichauffeurs

Sinds 1 juli 2004 geldt een zogenaamde "eis van vakbekwaamheid" voor taxichauffeurs, in de vorm van een verplicht examen. Het met goed gevolg afleggen van dit examen is per 1 juli 2004 een aanvullende voorwaarde voor de chauffeurspas¹. Het examen vormt één van de pijlers van het taxibeleid zoals verwoord in het Kabinetsstandpunt van 18 juni 2004², namelijk het garanderen van een landelijk uniforme basiskwaliteit voor het taxivervoer en het recht daarop voor alle taxiklanten. Bij de invoering van de vakbekwaamheidseis voor taxichauffeurs is intensief overlegd met partijen uit de branche, sociale partners en consumentenorganisaties.

¹ 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 (Stb. 2004, 252)

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 25 910, nr. 49

Om ervaren en goed gekwalificeerde chauffeurs niet onnodig te belasten met een verplicht examen is voor hen een vrijstellingsregeling opgesteld, en is na het overleg met uw Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 16 september 2004³, een beperkt examen⁴ ingevoerd.

Met het oog op het verstrijken per 1 januari 2006 van de overgangstermijn van anderhalf jaar, zijn op verschillende momenten en via uiteenlopende kanalen door mij en het CBR alle taxichauffeurs opgeroepen om niet tot het laatste moment te wachten met het examen doen. Ook heb ik een brief gezonden aan opdrachtgevers in het contractvervoer om, bij toekomstige aanbestedingen van vervoersopdrachten, in de planning rekening te houden met de tijd die (nieuwe) chauffeurs nodig hebben om een opleiding te volgen en het examen te behalen. Uit overleg dat mijn ministerie met het CBR voert, blijkt dat deze op alle examenlocaties tot eind 2005 voldoende capaciteit ter beschikking heeft.

Korte reactie op de rapporten van DVG “Opleiding CCV Chauffeursdiploma Taxi” (1) en “Evaluatie enquête tijdelijke toelating” (2) van J. Timmer

Eerstgenoemde rapport gaat in op zowel de ervaringen bij de examens zelf als de zogenaamde “ingroeiregeling”. Het tweede rapport legt met name de focus op die ingroeimogelijkheid.

Het DVG-onderzoeksrapport komt onder meer tot de conclusie dat de “meerwaarde van de opleiding niet altijd aanwezig is” en dat “dit wordt versterkt door de hoge kosten die gaan zitten in het opleiden en examineren van de chauffeurs”⁵. Ik merk op dat bij de invoering van de vakbekwaamheidseis er bewust voor gekozen is niet een opleiding voorafgaand aan het examen verplicht te stellen. Ik ga er vanuit dat de ondernemer, als werkgever, hier door een stelsel van opleidingen zelf voor zorgt. Marktpartijen zijn daar overigens goed op ingesprongen. Ten aanzien van de kosten voor het examen is mijn conclusie dat deze vergelijkbaar zijn met andere beroepschauffeursexamens. Voor de examenkosten en eventuele opleidingskosten, kan de chauffeur bovendien (via de werkgever) het Europees Sociaal Fonds (ESF) een subsidie aanvragen, waardoor de kosten voor 50% worden vergoed. Financiering van het examen, en de eventuele opleiding, vind ik een verantwoordelijkheid van de branche. Het examen leidt immers tot een betere kwaliteit, een beter imago, meer tevreden klanten en uiteindelijk dus tot meer omzet. Daarnaast wordt meer toekomstperspectief gegeven aan het beroep van taxichauffeur.

³ Kamerstukken II 2004/2005, 25 910, nr. 53

⁴ de betrokken chauffeur rijdt telkens dezelfde routes, op dezelfde vaste tijdstippen, er is sprake van vervoer van telkens dezelfde passagiers en in een schriftelijke overeenkomst zijn tarieven

⁵ DVG, pagina 11

Het rapport van DVG gaat vervolgens, onder meer door de beschrijving van een aantal individuele gevallen, in op de wijze van examineren.

In reactie daarop merk ik op dat het examineren en de wijze waarop dat gebeurt, een zaak is van de divisie Contact Commissie Vervoer (CCV) van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Als exameninstantie voor onder meer het rijbewijs en andere beroepschauffeurexamens is bij het CBR veel ervaring en expertise aanwezig. Voor de begeleiding van het taxi-examen is een College van Deskundigen ingesteld waarin vertegenwoordigers uit de taxibranche, de opleidersbranche, het CBR en mijn ministerie zitting hebben. Dit College is belast met het toezicht op de wijze waarop het examen wordt uitgevoerd en het voorstellen van eventuele gewenste en noodzakelijke kwaliteitsverbeteringen daarvoor. Dat is dan ook de aangewezen plek voor opmerkingen en suggesties. DVG gaf overigens aan dat ze het rapport inmiddels met het CBR hebben besproken. Het CBR gaf aan dat deze informatie nuttig kan zijn om hun diensten nog te verbeteren, en heeft DVG inmiddels toegevoegd aan het College van Deskundigen. Het slagingspercentage voor het examen ligt op dit moment op ruim 70%, hetgeen in vergelijking met andere examens zeker geen lage score is.

In het DVG-rapport wordt aanbevolen om een beroepsmogelijkheid in te bouwen⁶. Echter, het CCV kent voor het beroepsvervoer al een interne algemene klachtenprocedure met ook een beroepsmogelijkheid, waardoor al wordt voorzien in de door DVG voorgestelde beroepsmogelijkheid.

Beide rapporten stellen tenslotte dat er grote problemen worden voorzien wanneer de ingroeimogelijkheid per 1 januari 2006 komt te vervallen.

Om tegemoet te komen aan de door de branche geuite wens om na de inwerkingtreding van het examen snel te kunnen (blijven) inspringen op veranderingen in de vervoersvraag, ben ik begin 2004 met de branche een bepaalde ingroeimogelijkheid overeengekomen voor de periode tussen 1 juli 2004 en 1 januari 2006. Deze ingroeimogelijkheid houdt in dat een in het beroep beginnende chauffeur *voor een beperkte periode **zonder diploma mag rijden***, in aanloop naar het examen of in afwachting van de papieren. Eind 2004 heb ik bovendien, om de branche tegemoet te komen in hun wens om deze periode te verlengen, deze **periode opgerekt van de oorspronkelijke 4 weken naar de thans geldende 8 weken**. De taxibranche heeft zo naar mijn mening ruim de tijd om chauffeurs te werven, eventueel op te leiden en examen te laten doen. De einddatum van 1 januari 2006 is met name ingegeven vanuit de verwachting van mij én de taxibranche dat er vanaf 1 januari 2006 een voldoende groot reservoir aan gekwalificeerde chauffeurs zal bestaan. Ook is van belang dat:

- de ingroeimogelijkheid *geen informele regeling* is maar **gedoogbeleid**; er is dus altijd een kans tot oneigenlijk gebruik van deze procedure;

⁶ DVG, pagina 11

- deze mogelijkheid bedoeld is om de taxibranche te faciliteren in de overgangperiode van 1 juni 2004 tot 1 januari 2006. Na afloop van deze periode is het zeer wenselijk dat nieuwe chauffeurs eerst hun diploma halen voordat zij 'op de taxi' beginnen; en
- de *fraudegevoeligheid* van de ingroeimogelijkheid zeer groot is. Het gaat hier om een papieren document waarmee geknoeid kan worden of de procedure kan worden misbruikt. Ook dit is een belangrijk argument voor de tijdelijkheid van de ingroeimogelijkheid.

Ook de werknemersorganisaties wijzen in overleggen en publicaties overigens op de wenselijkheid dat elke chauffeur zonder uitzondering over een basiskwaliteit beschikt. Elke uitzondering daarop, bijvoorbeeld door de ingroeimogelijkheid te handhaven, doet afbreuk aan die gewenste basiskwaliteit en de mogelijkheid van fraude in stand houdt.

Vrijstelling voor touringcarchauffeurs⁷

Tot slot maak ik van de gelegenheid gebruik om, naar aanleiding van mijn toezegging tijdens het algemeen overleg van 26 januari 2005⁸, te melden dat in de regelgeving die per 1 augustus 2005 is ingegaan, voor touringcarchauffeurs een vrijstelling voor het theoriegedeelte van het chauffeursexamen taxichauffeur is opgenomen. Uit een inhoudelijke toets, waarbij de examenonderdelen voor het praktijkexamen voor de touringcarchauffeur met die voor de taxichauffeur (zowel het volledige als beperkte examen) zijn vergeleken, bleek evenwel dat de inhoudelijke verschillen bij de gestelde eisen te groot te zijn om ook tot vrijstelling voor het praktijkexamen te kunnen leiden.

Conclusie

De door mij voorgestane trajecten met betrekking tot de examenverplichting en de ingroeimogelijkheid zijn ingezet op basis van overeenstemming met vertegenwoordigers van de taxibranche. Er is niet gebleken dat de ruime overgangperiode van anderhalf jaar voor zittende chauffeurs én ondernemers tot onoverkomelijke problemen heeft geleid.

In het reguliere overleg met de taxibranche dat op 25 oktober 2005 plaatsvond, hebben alle branchevertegenwoordigers aangeven in te stemmen met de ingezette lijn. Samen met de branche en het CBR wordt bezien of na 1 januari 2006 naast de huidige opzet, een versnelde examenprocedure kan worden ontworpen, die soulaas biedt ingeval bij het verwerven van een contract zeer snel chauffeurs moeten worden ingezet.

Met betrekking tot een eventueel uitstel van de examenplicht, zal naar verwachting bovendien de druk, veroorzaakt door het tot het laatste moment wachten met het examen doen aan het einde van een dergelijke overgangstermijn slechts in de tijd verschuiven en niet wegnemen. Ik zie al met al dan ook *geen* dringende reden om

⁷ Het betreft chauffeurs die in het bezit zijn van het diploma CCV B Beroepspersonenvervoer.

⁸ Kamerstukken II, 2004/05, 23 645, nr. 86.

terug te komen op de afspraak met de taxibranche om vast te houden aan de algehele exameneis per 1 januari 2006 en daarbij de huidige ingroeimogelijkheid op die datum te beëindigen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs