

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
28 november 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.05.02738	2050602710
Onderwerp	
Antwoord op kamervragen	

Geachte voorzitter,

Bijgaand doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over vrijstellingen voor het taxi-examen.

- 1 Wat is uw mening over de mogelijkheden tot vrijstelling voor het verkrijgen van het taxidiploma?
- 1 Taxichauffeurs die op 1 juli 2004 tenminste 3 jaar praktijkervaring als taxichauffeur hadden, zijn om die reden vrijgesteld van de examenplicht. Voorts zijn de mogelijkheden van (gedeeltelijke) vrijstelling gebaseerd op een erkenningsregeling van die diploma's of certificaten van examens, die gelijk zijn gesteld aan het verplichte taxichauffeurexamen. De mogelijkheden tot vrijstelling zijn dus direct gekoppeld aan specifieke ervaring als taxichauffeur. Daarmee worden naar mijn mening voldoende mogelijkheden voor vrijstelling geboden.
- 2 Kunt u aangeven waarom alleen enkele CCV-diploma's een (deel)vrijstelling kunnen verlenen voor het taxidiploma en geen enkel diploma van een andere opleidingsinstantie tot een (deel)vrijstelling leidt? Kunt u aangeven hoe dit bepaald is?

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

- 2 Het huidige verplichte examen is grotendeels gebaseerd op de vroegere Vakopleiding Taxichauffeur van de Stichting Kwaliteitsbevordering Kleinschalig Personenvervoer (SKKP). Het SKKP is een samenwerkingsverband tussen KNV Taxi, CNV Bedrijvenbond en FNV Bondgenoten. De taxibranche is inhoudelijk betrokken geweest bij de ontwikkeling en uitwerking van het huidige taxi-examen. Een aantal relevante examens die op het moment van het opstellen van de nieuwe regelgeving bij mijn ministerie bekend was, is vergeleken met de aan het wettelijk verplichte taxi-examen gestelde eisen. De uitgebreide zogenaamde 'eindtermen' voor zowel het theorie- als het praktijkgedeelte van het examen (voor het volledige en het beperkte taxi-examen) zijn inhoudelijk vergeleken met die van andere examens. De volgende examens zijn getoetst:
- het CCV Chauffeursdiploma B personenvervoer, met als resultaat vrijstelling voor het theoriedeel;
 - de inhoudelijke toetsen van het vakdiploma Beroepspersonenvervoer over de weg met personenauto's van de Stichting Examenbureau Beroepsvervoer (SEB);
 - het Stichting IVIO Diploma VIP, Rijden I;
 - het LSOP Certificaat Directiechauffeur rijopleiding 1;
 - en het certificaat SVON medegebruik vrije bus- en trambanen gemeente Amsterdam
- Voor alle examens geldt dat er te weinig overeenkomsten tussen de eindtermen bestaan om te kunnen concluderen dat de getoetste examens, hetzij door het ontbreken van overeenkomende onderdelen, hetzij door te grote inhoudelijke afwijking en hebben daarom niet tot een vrijstelling geleid.
- 3 Wat is uw mening over het feit dat er vanaf 1 januari 2006 chauffeurs zijn die nog wel een touringcarbus met vijftig of tachtig mensen mogen rijden, maar niet meer een busje met acht inzittenden? Leidt dit niet tot een situatie die voor de chauffeurs onbegrijpelijk is?
- 3 Deze vraag heeft betrekking op het CCV Chauffeursdiploma B personenvervoer. Het bezit van dit diploma is vereist bij het rijbewijs D (bus) en E (bus met aanhangwagen). Zoals bij het antwoord op vraag 2 is aangegeven, is na toetsing bepaald dat dit diploma voor het *theoriegedeelte* wél vrijstelling voor het taxi-examen kan bieden, maar voor het praktijkgedeelte niet. Het praktijkexamen van dit busexamen heeft primair een ander doel en is sterk op voertuigbeheersing gericht en leidt tot een Verklaring van rijvaardigheid, die nodig is om het rijbewijs bij de gemeente aan te kunnen vragen. Een aantal belangrijke aspecten van het praktijkexamen voor de taxi zoals routeplanning en -voorbereiding en omgang met klanten komt in het praktijkgedeelte van dat examen echter niet aan bod. De afwijking ten opzichte van het praktijkgedeelte van het taxi-examen is daardoor te groot om tot vrijstelling te kunnen leiden.
- 4 Is het waar dat het certificaat 'directiechauffeur rijopleiding I', afgegeven door het Centraal Examenbureau Politie, niet voorkomt in de erkenningsregeling voor het verplichte examen voor taxichauffeurs? Is het voorts waar dat u de vraag of deze

directiechauffeursopleiding aan de erkende CCV-variant (CCV D1) kan worden gelijkgesteld, heeft voorgelegd aan het CCV en u hierop uw oordeel heeft gebaseerd? Vindt u het een terechte procedure dat het CCV in de praktijk bepaalt welke diploma's in aanmerking komen voor een (deel)vrijstelling? Kunt u uw antwoord toelichten?

- 4 Voor het door het Centraal Examenbureau Politie afgegeven certificaat 'directiechauffeur rijopleiding I', dat alleen een praktijkexamen betreft, is na toetsing gebleken dat de eindtermen verwoord in de exameneisen in belangrijke mate afwijken van de aan het taxi-examen gestelde eisen. Dat geldt voor zowel het volledige als het beperkte praktijkexamen. Die toets is, gezien de daar aanwezige kennis en ervaring op het gebied van examens, inderdaad door het CCV Examenhuis uitgevoerd. Deze toets blijkt net als de overige toetsen, na beoordeling van die toets door mijn ministerie, objectief en adequaat te zijn uitgevoerd. Dat leidt bij mij tot de conclusie dat de gevolgde methodologie en procedure voldoende zorgvuldigheid en objectiviteit waarborgt.
- 5 In hoeverre is het opmerkelijk dat het CCV alleen haar eigen diploma's erkent, terwijl enkele andere (uitgebreidere) diploma's niet erkend worden. Kunt u uitsluiten dat hierbij sprake is van misbruik van de monopoliepositie van het CCV? Zo neen, wat gaat u hieraan doen? Zo ja, op basis waarvan sluit u dit uit?
- 5 Het taxi-examen is, zoals bij het antwoord op vraag 2 is aangegeven, in belangrijke mate gestoeld op de vroegere SKKP Vakopleiding Taxichauffeur, dat door het CCV van het CBR werd afgenomen. Er bestaat geen twijfel over de resultaten. Wel is het mogelijk dat andere bestaande (nog niet getoetste) of nieuw ontwikkelde examens, middels de geobjectiveerde toets die ook tot nu toe is gehanteerd, worden vergeleken met het wettelijke taxi-examen en tot een vrijstelling voor het praktijk- en/of theoriegedeelte van het taxi-examen kunnen leiden. In mijn antwoord op vraag 2 gaf ik al aan hoe het CCV de toetsing uitvoert.
- 6 Kunt u aangeven hoeveel taxibestuurders nog niet over het diploma beschikken? Kunnen deze het diploma nog op tijd halen?
- 6 Ten eerste zou ik willen opmerken dat het bestand aan taxibestuurders traditioneel een groot verloop kent (tot circa 25% per jaar). Dat blijkt onder andere uit het aantal sinds eind 1999 uitgegeven chauffeurspassen en uit informatie uit de taxibranche zelf. Dat heeft tot gevolg dat de bij mij bekende cijfers van het aantal taxibestuurders dat nu nog examen zou moeten doen, niet exact is. Op dit moment zijn naar schatting rond de 39.000 taxibestuurders actief. Bestuurders die al vóór 1 juli 2001 als taxibestuurder actief waren, vallen in de categorie van historische vakbekwaamheid en zijn uit dien hoofde vrijgesteld van het examen (ik schat dat op ongeveer 20.000 taxibestuurders). Gezien het jaarlijkse verloop is echter moeilijk in te schatten hoeveel bestuurders in de categorie 'historische vakbekwaamheid' vallen. Daarnaast beschikt een

weliswaar relatief beperkte groep bestuurders over een diploma dat op basis van de erkenningsregeling tot gedeeltelijke of volledige vrijstelling van het examen leidt.

De taxibranche is vele malen door het CBR en mij gewezen op het belang om tijdig binnen de anderhalf jaar die daarvoor beschikbaar was examen te doen. Gedurende die periode is de beschikbare examencapaciteit van het CBR ruim voldoende geweest.

Het CBR heeft aangegeven in november en december zoveel mogelijk ruimte om examen te kunnen doen vrij te maken. Het aantal examenaanvragen blijkt, nu eind 2005 nadert, fors te stijgen. Hun inschatting van het aantal tot aan het eind van dit jaar uitgegeven diploma's ligt nu tussen de 16.000 en 17.000.

- 7 Kunt u aangeven waarom het nodig is dat het CCV een monopolie vormt op de afgifte van de taxidiploma's? Hoe houdt u er voldoende toezicht op dat het CCV geen misbruik van haar positie kan maken?

- 7 Over het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), waarvan het CCV deel uit maakt, heb ik uw Kamer per brief¹ van 15 oktober 2005 gemeld dat voor een publieke koers van het CBR is gekozen, en dat samen met het CBR het project 'Toekomst CBR' is gestart. Eén van de hoofdonderdelen betreft de verdere bundeling van 'mobiliteitsexamens' bij het CBR, omdat ik verwacht dat dit voordeel op kan leveren in efficiency, kwaliteit en dienstverlening. Daarin past de rol van het CBR met betrekking tot de taxi-examens. Met betrekking tot de objectiviteit van het CCV verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 4. Door als waarnemer betrokken te zijn bij het College van Deskundigen voor het taxi-examen, houd ik een vinger aan de pols voor wat betreft de uitvoering van dat examen in de praktijk.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29 800 XII, nr. 5