

Retouradres: Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat  
Mevrouw drs. S. van Veldhoven  
Postbus 20901  
2500 EK DEN HAAG

Datum  
2 mei 2018

Onderwerp  
Wijziging Besluit  
Personenvervoer 2000  
i.v.m. vereenvoudiging  
taxiregelgeving

Uw kenmerk

Ons kenmerk  
MvH/RvZ/RS/bs/  
ATR0196/2018-U062

Bijlage(n)

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Op 9 april 2018 heeft u het voorstel tot wijziging van het Besluit Personenvervoer 2000 (Bp2000), voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voor toetsing. Het voorstel is gericht op vereenvoudiging van de taxiregelgeving. De vereenvoudiging draagt bij aan het verminderen van de lastendruk voor de taxisector en verruiming van de mogelijkheden voor het flexibel en vraaggericht inrichten van taxivervoer.

Concreet bepaalt het wijzigingsvoorstel dat voor taxichauffeurs die continue gescreend worden door de dienst Justis, de verplichting vervalt om iedere vijf jaar een nieuwe verklaring omtrent het gedrag (VOG) aan te vragen. Verder wijzigt het voorstel het Bp2000 zodat voor (taxi)vervoerders die beschikken over een taxivergunning de verplichting vervalt om te beschikken over een communautaire vergunning, indien zij ook openbaar vervoer verzorgen per auto.

Tot slot wordt het Bp2000 in lijn gebracht met de Europese aanbestedingsregels en wordt een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen met het oog op nieuwe mobiliteitsconcepten en het daarbij voorkomen van onnodige regeldruk.

## Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

### Contact

Rijnstraat 50  
2515 XP Den Haag

Postbus 16228  
2500 BE Den Haag

T (070) 310 86 66  
info@atr-regeldruk.nl

[www.atr-regeldruk.nl](http://www.atr-regeldruk.nl)

## 1. Nut en noodzaak

De toelichting bij het voorgestelde besluit maakt duidelijk dat de voorgenomen wijzigingen van het Bp2000 gericht zijn op regeldrukvermindering en het bevorderen van ruimte voor de taxisector. Het college merkt op dat de wijzigingen (onnodige) regeldruk verminderen, met behoud van de effectiviteit van de regelgeving en de naleving daarvan. Een goed voorbeeld hiervan, is het laten vervallen van de vijfjaarlijkse (verplichte) aanvraag van de VOG bij de verlengingsaanvraag van de chauffeurskaart.

Sinds 2011 worden taxichauffeurs voortdurend gecontroleerd op strafbare feiten die een belemmering vormen voor het uitoefenen van het beroep. Strafbare feiten die worden betrokken bij de VOG-aanvraag voor de verlenging van de chauffeurskaart, waren sindsdien reeds betrokken in de continue screening. Op basis van de continue screening kan de chauffeurskaart van de desbetreffende chauffeur worden geschorst en ingetrokken, waardoor deze geen taxivervoer meer kan verrichten. Om die reden kan de separate (vijfjaarlijkse) aanvraag tot verlenging van de VOG komen te vervallen. Hierdoor worden regeldruk en financiële lasten voorkomen, zonder dat de effectiviteit of de betrouwbaarheid van de screening afnemen.

Ook het laten vervallen van de communautaire vergunning voor openbaar vervoer per taxi, als de taxivervoerder reeds beschikt over een taxivergunning, past volgens het college in deze optimalisatie van de taxiregelgeving. Als een vervoerder reeds beschikt over een taxivergunning, voldoet deze ook aan de eisen voor het verzorgen van het openbaar vervoer per auto en hoeft deze voor die activiteit niet langer te beschikken over een separate communautaire vergunning.

Naar het oordeel van het college zijn nut en noodzaak van het besluit voldoende onderbouwd.

## 2. Minder belastende alternatieven

De voorgenomen wijziging van het Bp2000 draagt bij aan een minder belastende invulling van de wet- en regelgeving voor de taxi-sector, zonder dat de effectiviteit daarvan afneemt. De toelichting bij het voorstel onderbouwt duidelijk waarom voor de uitgewerkte alternatieven wordt gekozen.

De wijzigingen die met het voorstel worden gerealiseerd, zijn eerder aan de Tweede Kamer gemeld en toegelicht in een Kamerbrief op 15 januari 2018.<sup>1</sup> Deze kamerbrief besteedt tevens aandacht aan twee andere mogelijke wijzigingen. Hierbij gaat het om het schrappen van de VOG- eis voor taxiondernemers en het verlichten van het vakbekwaamheidsexamen voor taxichauffeurs. Voor beide, potentieel minder belastende alternatieven, is in de Kamerbrief duidelijk uiteengezet waarom hiervoor niet wordt gekozen.

Zo wordt in de brief aangetoond dat de VOG bijdraagt aan het voorkomen van misstanden in de taxi-sector en dat de screening van taxichauffeurs via de VOG-procedure effect heeft. Om deze reden komt de VOG-eis niet te vervallen.<sup>2</sup>

In 2017 is het vakbekwaamheidsexamen doorgelicht door het CINOP (centrum voor innovatie van opleidingen). In de doorlichting stond de vraag centraal in hoeverre het examen nog voldoet om kwaliteit te borgen en of het examen mogelijk effectiever kan worden ingericht. Uitkomst van de verkenning was dat het examen van toegevoegde waarde is voor de kwaliteit van het taxivervoer

<sup>1</sup> Kamerstuk II 31521, nr.104 (Kamerbrief met onderwerp 'Inzet taxibeleid', 15 januari 2018).

<sup>2</sup> Uit cijfers van de dienst Justis over de jaren 2012 tot en met 2016 blijkt dat de VOG voor taxiondernemers gemiddeld vijftig keer per jaar wordt geweigerd. Gronden van weigering kunnen te maken hebben met machtsmisbruik richting eventuele werknemers, valsheid in geschrifte of fraude. Het percentage weigeringen varieert over genoemde jaren maar is circa tweemaal zo hoog in vergelijking met het gemiddelde percentage geweigerde VOG's in andere sectoren.

en dat wijzigingen in regelgeving niet nodig zijn om het examen effectiever in te vullen. In het komend jaar wordt door het college van deskundigen nagegaan of de uitkomsten van de doorlichting nog aanleiding geven tot wijzigingen in het examen.

ATR constateert dat met de voorgestelde wijzigingen wordt gekozen voor de minst belastende alternatieven. Verder merken wij op dat bij het opstellen van het onderhavige voorstel verkend is welke andere minder belastende alternatieven mogelijk zouden zijn.

ATR geeft u in overweging om in de toelichting bij het voorstel kort te benoemen welke overige minder belastende alternatieven zijn overwogen en waarom hiervoor niet is gekozen. Voor een nadere uitwerking kan worden verwezen naar de kamerbrief van 15 januari 2018 waarin de overwegingen om niet voor deze minder belastende alternatieven te kiezen uiteen zijn gezet.

### **3. Werkbare uitvoeringswijze**

De voorgestelde wijzigingen in het Bp2000 dragen bij aan werkbare en uitvoerbare wet- en regelgeving voor de taxi-sector. Het voorstel beoogt vereenvoudiging van enkele verplichtingen en verder flexibilisering van de regelgeving. Concreet krijgt dit vorm via het nieuwe artikel 9b, dat bepaalt dat de Minister vrijstelling kan verlenen van het bij of krachtens het besluit bepaalde. Via deze vrijstellingsmogelijkheid kan bijvoorbeeld worden ingespeeld om nieuwe wensen en eisen ten aanzien van nieuwe mobiliteitsdiensten.

Het tweede lid van artikel 9b benoemt expliciet dat een vrijstelling verleend kan worden met het oog op het voorkomen van regeldruk bij marktdeelnemers. Het artikel bepaalt verder (in lid 3) dat er voorwaarden of beperkingen kunnen worden gesteld aan de vrijstelling. De voorwaarden kunnen onder andere betrekking hebben op de duur van de vrijstelling of het aantal rechtspersonen of natuurlijke personen dat van de vrijstelling gebruik kan maken.

ATR erkent dat met de vrijstellingsmogelijkheid ruimte kan worden geboden voor nieuwe mobiliteitsconcepten. De vrijstellingen mogen niet in strijd zijn met andere wet- en regelgeving, met inbegrip van het EU-recht. Daarnaast wordt een vrijstelling alleen verleend als die in overeenstemming is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Met deze bepalingen is het toepassingsbereik van de vrijstellingsmogelijkheid afgebakend. Voor ondernemers zal deze afbakening mogelijk niet altijd volledig duidelijk zijn. Daarom geeft ATR u in overweging bij de nadere uitwerking en implementatie van het voorstel ondernemers een laagdrempelige mogelijkheid te bieden om te vernemen of zij bij een bepaald voorstel of mobiliteitsconcept in aanmerking kunnen komen voor de geïntroduceerde vrijstelling.

De voorwaarden die aan de vrijstellingsmogelijkheid kunnen worden gesteld, kunnen tevens betrekking hebben op een verplichting tot monitoring en evaluatie van het gebruik van de vrijstelling. De ervaringen met de toepassing van de vrijstelling kunnen zodoende inzicht verschaffen in mogelijke, structurele, vereenvoudiging van de taxiregelgeving.

#### **3.1 Het college adviseert bij de monitoring en evaluatie van het gebruik van de vrijstelling aandacht te besteden aan de mogelijkheden om deze vrijstelling structureel in te bedden in de taxiregelgeving en daarmee structurele vereenvoudiging te realiseren.**

Een taxiondernemer moet in het bezit zijn van een vergunning voor taxivervoer. Deze vergunning is het bewijs van toelating tot het beroep van taxivervoerder binnen Nederland. Deze vergunning moet door de taxi-vervoerder worden aangevraagd bij Kiwa, dat namens het ministerie van IenW belast is met de uitgifte van deze vergunning. De taxiondernemer dient diverse gegevens mee te sturen bij de aanvraag van de vergunning of bij een aanvraag tot wijziging van de vergunning. Één van die bewijsstukken betreft een actueel uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel. Deze mag niet ouder zijn dan twee maanden bij ontvangst door Kiwa Register.<sup>3</sup> Deze indieningseis betekent dat taxivervoerders het uittreksel moeten meesturen bij een vergunningaanvraag en hiervoor de noodzakelijke leges (à € 2,30) moeten betalen.

Al enkele jaren hanteert het kabinet bij de inrichting van de overheidsdienstverlening en het gebruik van gegevens, het uitgangspunt van 'eenmalig aanleveren, meervoudig gebruik'. Zoals in de Aanwijzingen voor de Regelgeving staat toegelicht: "De overheid vraagt van burgers, bedrijven en instellingen geen gegevens waarover zij al beschikt. Spiegelbeeld hiervan is dat burgers, bedrijven en instellingen bij bijvoorbeeld het doen van belastingaangifte of aanvraag van een vergunning, geen gegevens hoeven te verstrekken die al bij de overheid bekend zijn."<sup>4</sup> Om het uitgangspunt van 'eenmalig aanleveren, meervoudig gebruik' te realiseren, wordt onder andere gewerkt met het stelsel van basisregistraties. Het Nieuw Handelsregister (NHR) geldt als een van deze basisregistraties.

Overheden kunnen (digitaal) gegevens inzien die vermeld staan op een recent uittreksel van het handelsregister, als duidelijk is van welke aanvrager zij de gegevens nodig hebben. Tevens is het mogelijk voor overheden een (gewaarmerkt) uittreksel van het handelsregister van een ingeschreven organisatie op te vragen.

Het voorgaande betekent dat het ministerie van IenW de noodzakelijke gegevens van het uittreksel van het handelsregister kan raadplegen. Het gaat hierbij om gegevens van organisaties die reeds bij de overheid bekend zijn. Om deze reden geldt het opvragen van een recent uittreksel van het handelsregister als een onnodige indieningsvereiste bij de aanvraag van een taxivergunning of een wijziging van deze vergunning.

**3.2 Het college adviseert u in samenspraak met Kiwa na te gaan of de indieningseis (een recent uittreksel van het handelsregister van de Kamer van Koophandel) kan worden gewijzigd zodat taxivervoerders gegevens die bekend zijn bij de overheid niet opnieuw hoeven te overleggen bij aanvraag van een vergunning of wijziging daarvan.**

#### **4. Regeldrukgevolgen**

De toelichting bij het voorstel geeft per wijziging een uitwerking van de te verwachten regeldrukeffecten. Zo maakt de toelichting duidelijk dat de vervallen verplichting voor de vijfjaarlijkse aanvraag van de VOG zal resulteren in een structurele lastenvermindering van ongeveer 420.000 euro.

<sup>3</sup> Bron: <https://diensten.kiwa.nl/vergunningen/ondernemersvergunning-taxi>

<sup>4</sup> Zie Aanwijzing 5.31 *Aansluiten bij definities basisregistraties*.

Het vervallen van de verplichting om te beschikken over een communautaire vergunning bij het uitvoeren van openbaar vervoer per auto door taxi's zal resulteren in een lastenvermindering van ruim 1.700 euro per vervallen communautaire vergunning.

Volgens de toelichting bij het besluit waren er in 2017 in totaal 67 ondernemingen die zowel taxivervoer als openbaar vervoer per auto verrichtten. Ten aanzien van de totale regeldrukvermindering van deze wijziging wordt opgemerkt dat "niet bekend is hoeveel ondernemingen van deze 67 tevens diensten verrichtten waarvoor anderszins een communautaire vergunning vereist was." Om die reden kan de totale regeldrukvermindering nog niet exact worden bepaald.<sup>5</sup> ATR acht het van belang dat duidelijkheid wordt geboden voor die partijen waarbij in de toekomst de 'dubbele vergunningplicht' kan komen te vervallen, zodat de regeldrukvermindering in de praktijk wordt gerealiseerd.

#### **4.1 Het college adviseert u in samenspraak met Kiwa de taxi-sector gericht te informeren over de vervallen 'dubbele vergunningplicht' en te waarborgen dat 'dubbele vergunningaanvragen' in de toekomst worden voorkomen.**

De toelichting geeft aan dat de financiële gevolgen en de regeldrukvermindering van de flexibilisering (vrijstellingsmogelijkheid) zich niet op voorhand laten kwantificeren, aangezien niet op voorhand duidelijk is voor welke verplichting(en) in het Bp2000 een vrijstelling zal worden aangevraagd.

Het college geeft u in overweging om bij de monitoring en de evaluatie van vrijstellingen op grond van de Bp 2000 (zoals ook genoemd in adviespunt 3.1) expliciet aandacht te besteden aan de regeldrukvermindering die kan worden bereikt als de vrijstelling wordt vertaald in structurele wijziging van de regelgeving voor de gehele taxi-sector.

#### **Dictum**

Gelet op de inhoud van het voorstel en de hiervoor genoemde adviespunten is het advies van het college bij het voorstel tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000:

#### **He besluit vaststellen, nadat met de adviespunten is rekening gehouden.**

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en verneemt graag van u op welke wijze u met onze adviespunten rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

*w.g.*

M.A. van Hees  
Voorzitter

R.W. van Zijp  
Secretaris

---

<sup>5</sup> Uit overleg met het ministerie is gebleken dat ook bij navraag bij de taxi-sector geen volledig inzicht kan worden verkregen in het exacte aantal taxiondernemingen waarvoor de dubbele vergunningplicht kan komen te vervallen.