

Vergaderjaar 1999–2000

**26 456**

## **Nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000)**

**Nr. 81**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 april 2000

Tijdens het overleg over de Wet personenvervoer 2000 heb ik u toegezegd een brief te sturen met betrekking tot de mogelijkheden van invoering van een chauffeurspas in het besloten busvervoer. Dit in verband met de vragen van de Kamer over het vervallen van het STO-document.

Laat ik beginnen met te memoreren dat het STO-document een door de Stichting voor Informatie en Ordening van de bedrijfstak besloten busvervoer (STO) uitgegeven document is. De uitgifte en afgifte van het document ligt volledig in handen van deze stichting, een door sociale partners in de bedrijfstak opgerichte organisatie belast met de bewaking van de naleving van de cao besloten busvervoer. Vanaf hetzelfde adres verricht de Commissie Naleving Cao gelijksoortige werkzaamheden voor de bedrijfstak taxivervoer.

Het STO-document vindt op dit moment zijn grondslag in de huidige Wet personenvervoer. Elke chauffeur dient in het bezit te zijn van een dergelijk document. Dit komt tegemoet aan de wens van sociale partners omdat de Rijksverkeersinspectie (RVI) hierdoor langs de weg kan controleren of een chauffeur in het bezit is van het document. Alleen door deze wettelijke verankering kan de RVI verlangen dat een chauffeur het document ter inzage overhandigt en kan de RVI vervolgens de STO informeren over welke chauffeurs zonder STO-document worden aangetroffen.

Het STO-document heeft de facto geen andere functie dan het faciliteren van de controle op de naleving van de cao door sociale partners en functioneert derhalve als een soort werkgeversverklaring.

#### *Chauffeurspas taxivervoer*

In het taxivervoer is onlangs de chauffeurspas geïntroduceerd. Deze – door mij af te geven – pas heeft in deze bedrijfstak tot doel de herkenbaarheid van de taxichauffeur voor de reiziger te verhogen. De pas wordt slechts afgegeven aan chauffeurs die een verklaring omtrent het

gedrag, een geneeskundige verklaring en een gewaarmerkte kopie van een geldig rijbewijs kunnen overleggen. Hoewel de chauffeurspas taxi op dit moment nog niet is voorzien van een *chip*, is de pas zodanig gemaakt dat deze ingevoegd kan worden. Bij invoering van de boordcomputer in het taxivervoer kan de pas worden voorzien van een *chip* om allerlei informatie op te zetten, zoals de registratie van rij- en rusttijden. Een chauffeurspas in het taxivervoer kan worden ingetrokken op gronden opgenomen in het Besluit personenvervoer. Dat is bijvoorbeeld het geval indien de chauffeur niet langer voldoet aan de eisen op grond waarvan de pas is verstrekt of onjuiste gegevens heeft verstrekt.

#### *Chauffeurspas besloten busvervoer*

Een dergelijk document kan ook in het besloten busvervoer worden geïntroduceerd.

Veel taxichauffeurs zijn ook werkzaam als buschauffeur en v.v. De vereisten die aan een taxichauffeur worden gesteld voor het verkrijgen van een pas – geneeskundige verklaring, de verklaring omtrent het gedrag en de gewaarmerkte kopie van een geldig rijbewijs – kunnen ook voor de chauffeur in het besloten busvervoer gelden bij de aanvraag van een pas. De chauffeur moet nu reeds een geneeskundige verklaring in de bus bij zich hebben. De verklaring omtrent het gedrag zou nieuw zijn.

Uw Kamer heeft gevraagd hoe het zit met een vakbekwaamheidsdiploma voor de chauffeur in het besloten busvervoer. Deze dient reeds nu – anders dan een chauffeur in het taxivervoer – over een vakbekwaamheidsdiploma te beschikken en dit desgevraagd te tonen. Het bezit van dit diploma kan als eis voor het verkrijgen van een chauffeurspas worden gezien. Door het tevens registreren van de werkgever en de aard van het dienstverband kan worden tegemoet gekomen aan de wensen van sociale partners om het zwartwerken tegen te gaan.

#### *Handhaving cao besloten busvervoer*

Zoals hierboven gesteld is het mogelijk in de *chip* op de chauffeurspas (of op te vragen uit het onderliggende databestand) de naam en adres van de werkgever en de aard van het dienstverband op te slaan. Aangezien de chauffeurspas langere tijd geldig is, is deze informatie vanzelfsprekend niet altijd actueel. De controlerende instantie is echter goed in staat te bepalen in wiens opdracht de werkzaamheden worden verricht. De bij de RVI voor handen zijnde gegevens kunnen ter beschikking worden gesteld aan de STO, zodat deze kan nagaan waar een chauffeur werkt en vervolgens of de bepalingen van de cao worden nagekomen. Daartoe moeten nadere afspraken worden gemaakt. Uit het overleg ter zake tussen STO en RVI is gebleken dat een en ander realiseerbaar is en aan de wensen van beide organisaties voldoet. De STO zou graag nog het sofinummer van de chauffeurs zien geregistreerd, maar ter zake van het taxivervoer is daarover nog overleg gaande met Justitie in verband met noodzakelijke wijziging van de betreffende regelgeving.

Het antwoord op uw vraag of een chauffeurspas in het besloten busvervoer is te realiseren, kan dus bevestigend worden beantwoord. Ik zal daartoe ook de noodzakelijke maatregelen treffen.

#### *Europese ontwikkelingen*

Momenteel moeten bussen – net zoals vrachtwagens – voorzien zijn van een tachograaf. Dit instrument registreert de rij- en rusttijden van de chauffeurs en functioneert als zodanig als controlemiddel op de goede naleving van de bepalingen inzake de arbeidstijden in het vervoer. In

Europees verband wordt momenteel gewerkt aan de introductie van een digitale tachograaf. Naar verwachting zullen alle *nieuw* op de weg te brengen bussen (en vrachtwagens) medio 2002 voorzien moeten zijn van zo een apparaat.

Het zal circa tien jaar duren voordat de meeste van de op de weg zijnde voertuigen met de digitale tachograaf zullen zijn uitgerust. Het is in beginsel wenselijk de functies van de Nederlandse chauffeurspas te integreren in deze Europese kaart. Indien de inwerkingtreding van de regelgeving volgens plan verloopt zal met de uitgifte van deze kaart begin 2002 kunnen worden begonnen, zodat een chauffeurspas voor het besloten busvervoer uiteindelijk kan worden geïntegreerd in deze Europese *smart card*.

Ik vertrouw erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos