

Vergaderjaar 2009–2010

**31 521**

**Taxibeleid**

**Nr. 54**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 21 juli 2010

De vaste commissie voor Justitie<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de min van Justitie naar aanleiding van de brief van 16 maart 2010 inzake screening van taxichauffeurs (Kamerstuk 31 521, nr. 47).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 juli 2010.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Arib

Adjunct-griffier van de commissie,  
Puts

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Rouvoet, A. (CU), Staaij, C.G. van der (SGP), Arib, K. (PvdA), Fng voorzitter, Çörüz, C. (CDA), Haersma Buma, S. van (CDA), Krom, P. de (VVD), Teeven, F. (VVD), Roon, R. de (PVV), Raak, A.A.G.M. van (SP), Thieme, M.L. (PvdD), Fritsma, S.R. (PVV), Gesthuizen, S.M.J.G. (SP), Bouwmeester, L.T. (PvdA), Dibi, T. (GL), Toorenburg, M.M. van (CDA), Peters, M. (GL), Berndsen-Jansen, M.A. (D66), Schouw, A.G. (D66), Marcouch, A. (PvdA), Steur, G.A. van der (VVD), Recourt, J. (PvdA), Hennis-Plasschaert, J.A. (VVD) en Helder, L.M.J.S. (PVV).

Plv. leden: Slob, A. (CU), Dijkgraaf, E. (SGP), Albayrak, N. (PvdA), Ormel, H.J. (CDA), Sterk, W.R.C. (CDA), Weekers, F.H.H. (VVD), Miltenburg, A. van (VVD), Driessen, J.H.A. (PVV), Wit, J.M.A.M. de (SP), Ouweland, E. (PvdD), Elissen, A. (PVV), Kooiman, C.J.E. (SP), Timmermans, F.C.G.M. (PvdA), Halsema, F. (GL), Smilde, M.C.A. (CDA), Voortman, L.G.J. (GL), Vacature, D66, Vacature, D66, Spekman, J.L. (PvdA), Zijlstra, H. (VVD), Dijsselbloem, J.R.V.A. (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink, I. (VVD) en Bontes, L. (PVV).

# **I. VRAGEN EN OPMERKINGEN VANUIT DE FRACTIES**

## **1. Algemeen**

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de voornemens om de screening in de taxibranche op korte termijn te verbeteren en van de vervolgstappen om die screening in de toekomst ook voor andere beroepsgroepen te optimaliseren. Zij onderschrijven dit van harte, aangezien er thans veelal geen periodieke screening plaatsvindt. Daardoor bestaat het risico dat iemand na het verkrijgen van de Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) een voor zijn functie relevant strafbaar feit pleegt en desondanks werkzaam blijft in zijn functie. Deze leden hebben enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de minister van Justitie. Zij delen de opvatting dat het in voorkomende gevallen onwenselijk is dat een taxichauffeur, maar ook in het geval van andere beroepsgroepen, na het begaan van een voor de uitoefening van zijn beroep relevant strafbaar feit verder kan gaan in dat beroep. Deze leden kunnen zich in dit kader dan ook vinden in de voorgestelde tussentijdse periodieke screening van taxichauffeurs en in de mogelijk van daaraan verbonden consequenties. Toch hebben deze leden enkele aanvullende vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de minister van Justitie over de screening van taxichauffeurs.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van bovengenoemde brief. Er blijven echter enkele vragen staande.

## **2. De huidige situatie – algemeen**

De leden van de CDA-fractie lezen dat er in 2009 ruim 450.000 VOG-aanvragen zijn ingediend. Hoeveel daarvan zijn er gehonoreerd? Kan van deze aanvragen en afgiften een uitsplitsing worden gegeven naar beroepsgroepen?

De leden van de PvdA-fractie vragen op grond van welke criteria wordt bepaald wanneer justitiële gegevens relevant zijn voor het onthouden van een VOG en uiteindelijk het niet (opnieuw) toelaten tot een beroep. Begrijpen deze leden het goed dat de ernst van het strafbare feit, het tijdsverloop en het aantal strafbare feiten dergelijke criteria vormen? Is ook de aard van het strafbare feit relevant? Kan de minister nader ingaan op deze feiten? Kan dit aan de hand van concrete voorbeelden worden gedaan waaruit duidelijk kan worden in welke gevallen een VOG wel en in welke gevallen een VOG niet wordt verstrekt?

## **3. Screening in de taxibranche**

De leden van de CDA-fractie lezen dat de taxibranche een (vijfjaarlijkse) periodieke screening kent in verband met het verlengen van de chauffeurspas. De minister van Verkeer en Waterstaat kan, bij vermoedens van onbetrouwbaarheid, ook tussentijds verlangen dat een nieuwe VOG wordt overgelegd. Aan het niet (kunnen) overleggen van de VOG kunnen consequenties worden verbonden. Hoe vaak heeft de minister van Verkeer en Waterstaat gebruik gemaakt van zijn bevoegdheid de chauffeurspas in te trekken?

Verder begrijpen deze leden dat het Centraal Orgaan Verklaring Omtrent het Gedrag (COVOG) nieuwe gegevens die de nieuwe screeningsmethode oplevert marginaal toetst om te bezien of het wenselijk is dat een

nieuwe VOG wordt aangevraagd. Waarom is dit een marginale toetsing en wat houdt dit marginale in?

Indien betrokkene geen gehoor kan of wil geven aan dit verzoek, kan de chauffeurspas door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) worden ingetrokken. De leden van de CDA-fractie vragen waarom dit een «kan»-bepaling is en niet een imperatieve, zeker als er sprake is van onwil. Voornoemde leden vragen waarom het tot 1 januari 2011 moet duren alvorens de aanpassing van het Besluit justitiële gegevens en de technische koppeling tussen JustID en het COVOG zullen zijn geoperationaliseerd.

De leden van de PvdA-fractie hebben enerzijds begrip hebben voor het standpunt van de minister ten aanzien van een strengere screening, maar anderzijds zouden zij niet willen dat de resocialisatie van strafrechtelijk veroordeelden onnodig zou worden bemoeilijkt vanwege een relatief klein strafbaar feit. Kan de minister op dit dilemma ingaan? De aan het woord zijnde leden zouden tenminste voor jeugdigen met een strafbaar feit op hun conto meer dan terughoudendheid wensen ten aanzien van het niet (opnieuw) verstrekken van een VOG. Deze leden zijn van mening dat met name het opleggen van een straf voor een gering feit of een Halt-afdoening er niet toe mag leiden dat een minderjarige op latere leeftijd vanwege het ontberen van een VOG wordt gehinderd in het vinden van werk of stageplaats. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat minderjarigen die genoemde kleine delicten hebben begaan op het moment dat zij meerderjarig worden met een schone lei zouden moeten kunnen beginnen. Daarbij past het naar de mening van de aan het woord zijnde leden niet dat hun nog een VOG kan worden onthouden. Kan de minister hier op ingaan?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom werkgevers – behalve bij de aanstelling van een werknemer – later zelden of nooit om een nieuwe VOG verzoeken. Kan de minister hierop ingaan? Acht hij het wenselijk om werkgevers aan te zetten tot het vaker doen van het vragen van een nieuwe VOG? Zo ja, hoe gaat hij dit doen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de SP-fractie merken op dat er enkele series Kamervragen zijn gesteld over de screening, naar aanleiding van een bericht over een veroordeelde zedendelinquent die nog twee jaar heeft gewerkt als chauffeur in het leerlingenvervoer. Een zeer onwenselijke situatie, die volgens de minister toch moeilijk blijkt te voorkomen, omdat het toetsmoment het verstrekken van de VOG is, maar strafbare feiten gepleegd na het moment van het verkrijgen van de VOG er niet toe kunnen leiden dat de VOG wordt herbeoordeeld of ingetrokken. Deze leden vragen of de minister de mening deelt dat het niet slechts van eventuele maatregelen van de werkgever afhankelijk mag zijn of een veroordeelde zedendelinquent als chauffeur werkzaam mag blijven? Deelt de minister eveneens de mening dat dit ook niet alleen afhankelijk mag zijn van een eventueel beroepsverbod dat is opgelegd door de rechter? Kunnen beroepsverboden voor alle strafbare feiten worden opgelegd? Zo nee, voor welke hier relevante strafbare feiten is dit niet het geval? Hoeveel beroepsverboden worden jaarlijks opgelegd, en om welke beroepen gaat het veelal?

De aan het woord zijnde leden vinden dat de huidige situatie, waarin iemand die na het verkrijgen van de VOG een voor zijn functie relevant strafbaar feit pleegt werkzaam kan blijven in die functie, moet worden verbeterd. Deze leden verwelkomen dan ook het door de minister toegezegde onderzoek om de screening te verbeteren voor andere beroepsgroepen dan de in deze brief genoemde taxibranche. Een «periodieke screening» zou naar de mening van deze leden niet eens de beste oplossing zijn. Ten eerste omdat dat er toe leidt dat er veelal niets aan de hand is en een VOG onnodig opnieuw bekeken wordt. Ten tweede

omdat de herbeoordeling dan nog steeds niet direct of heel kort na het strafbaar feit plaatsvindt. Deelt de minister deze mening? Is de minister bereid deze nadelen van een periodieke screening mee te nemen in het onderzoek en te bezien of een systeem de voorkeur verdient waarin het COVOG bij strafbare feiten, gepleegd door een VOG-houder, een signaal krijgt (een «piepsysteem») en (marginaal) de VOG kan toetsen? De leden van de SP-fractie constateren dat de minister van Verkeer en Waterstaat tussentijds van een chauffeur verlangt dat een nieuwe VOG wordt overgelegd, «indien hij vermoedt dat een taxichauffeur niet langer voldoet aan de eisen van betrouwbaarheid». Wanneer zal er van een dergelijk vermoeden sprake zijn? Op welke wijzen kan een dergelijk vermoeden ontstaan? Kan dat ook door een suggestie van het Openbaar Ministerie of door anonieme tips van burgers bijvoorbeeld?

De aan het woord zijnde leden vragen nadere toelichting op de oplossing voor de taxibranche, dat automatisch wordt bekeken of op de naam van een taxichauffeur een nieuw strafbaar feit in de Justitiële Documentatie is bijgeschreven en het COVOG deze nieuwe gegevens marginaal kan beoordelen. Betekent het «automatisch» opnieuw bekijken dan ook dat dit direct na een strafbaar feit zal gebeuren? Zo nee, waarom niet? Dit moet toch technisch te realiseren zijn? Of is dit toch een vorm van periodieke toetsing? Zo ja, hoe vaak zal dit dan plaats vinden? Zijn hiermee situaties zoals genoemd, het nog twee jaar doorwerken van een veroordeelde zedendelinquent als chauffeur in het leerlingenvervoer, te voorkomen? Kan de minister een casus schetsen of voorbeeld geven waaruit duidelijk wordt hoe deze nieuwe screening dergelijke problemen kan voorkomen, en hoe een en ander in zijn werk gaat?

De minister geeft aan dat het voor de taxibranche op korte termijn mogelijk is een screening in te voeren, waarin ook relevante strafbare feiten, die zijn gepleegd na het verkrijgen van de VOG, worden betrokken. De leden van de VVD-fractie vragen hoe vaak (periodiek) deze screening zal plaatsvinden.

Voornoemde leden willen dat de chauffeurspas of ondernemingsvergunning kan worden ingetrokken bij zware overtredingen of een regelmatig patroon van kleinere overtredingen, voor de duur van bijvoorbeeld tien jaar. Deze leden verzoeken de minister hier nader op in te gaan. Verder vragen deze leden of de minister het niet een betere wijze van controle acht om elke chauffeur een persoonsgebonden pas te verstrekken?

#### **4. Vervolgstappen**

De leden van de CDA-fractie begrijpen dat wat betreft de optimalisering van de screening (ook) voor andere beroepsgroepen de vraag zal worden betrokken hoe een dergelijke screening wettelijk het beste kan worden vormgegeven en welke technische, uitvoerings- en financiële aspecten hieraan zijn verbonden. Kan al een indicatie worden gegeven van de omvang van de financiering van deze nieuwe systematiek? Komen de kosten geheel voor rekening van de overheid, of dragen ook de branches zelf een deel daarvan?

De leden van de PvdA-fractie delen de mening «dat de maatschappij steeds hogere eisen stelt aan de integriteit van personen waarvan anderen afhankelijk zijn». Deze leden vragen op welke beroepsgroepen het door de minister aangekondigde onderzoek zich zal gaan richten. Deelt de minister de mening van de aan het woord zijn de leden dat vooral voor beroepen die met kwetsbare personen te maken hebben, zwaardere eisen ten aanzien van screening nodig kunnen zijn? Deze leden denken daarbij aan beroepsgroepen die bijvoorbeeld te maken hebben met kinderen of personen met een verstandelijke beperking. Is voor dergelijke beroeps-

groepen een VOG altijd verplicht? Zo nee, acht de minister dit wel wenselijk voor bijvoorbeeld beroepen die te maken hebben met kinderen en/of personen met een verstandelijke beperking? Kan de minister hier nader op ingaan?

## **5. Overige**

Hoewel enigszins buiten de orde van het onderwerp van de brief, vragen de leden van de CDA-fractie of de minister mogelijkheden ziet om taxichauffeurs op enigerlei wijze een rol te laten vervullen in het kader van het bevorderen van de veiligheid van burgers. Met name in de avond- en nachtelijke uren doen zij veelal waarnemingen en houden zij soms een klant die zij bij hun woning afzetten, of andere «alleen-over-straat-gaanden», nog even in de gaten. Hoe kijkt de minister aan tegen zo'n «taxi-alert»?

## **II. REACTIE VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE**

### **Inleiding**

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de schriftelijke vragen van de vaste commissie voor Justitie naar aanleiding van mijn brief over het Taxibeleid van 16 maart 2010<sup>1</sup> over mijn voornemen om de screening in de taxibranche op korte termijn te verbeteren en van de vervolgstappen om die screening in de toekomst ook voor andere beroepsgroepen te optimaliseren. Deze fracties hebben enkele vragen gesteld naar de aard en methodiek van screening, het mechanisme daarvan en effectiviteit. In mijn beantwoording sluit ik aan bij de volgorde waarin de vragen door de verschillende fracties zijn gesteld. Waar nodig en mogelijk heb ik vragen en beantwoording gebundeld.

### **1. De afgifte en weigering van een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG)**

De leden van de CDA-fractie vragen mij hoeveel van de circa 450.000 VOG-aanvragen, die in 2009 zijn ingediend, er werkelijk zijn gehonoreerd. In 2009 heeft het beoordelen van de VOG-aanvragen in 4063 gevallen geleid tot een weigering van de VOG. Bij elke VOG-aanvraag wordt onderzocht of over de aanvrager strafbare feiten in het Justitiële Documentatie Systeem (JDS) geregistreerd staan die, gelet op het risico voor de samenleving, een belemmering opleveren voor een behoorlijke uitoefening van de functie waarvoor de VOG wordt aangevraagd. Indien er binnen de relevante terugkijktermijn geen strafbare feiten worden aangetroffen, wordt de VOG verstrekt. Worden er binnen de van toepassing zijnde terugkijktermijn wel strafbare feiten aangetroffen dan wordt de afgifte van de VOG geweigerd, tenzij het belang dat de aanvrager heeft bij afgifte van de VOG zwaarwegender is dan het risico voor de samenleving.

Verder vragen de CDA-leden of van deze aanvragen en afgiften een uitsplitsing kan worden gegeven naar beroepsgroepen. In bijlage 1 is per specifiek door COVOG gebruikt screeningsprofiel aangegeven hoeveel VOG aanvragen in 2009 zijn gedaan.<sup>2</sup>

### **2. Criteria weigering VOG**

De leden van de PvdA-fractie vragen mij op grond van welke criteria bepaald wordt wanneer justitiële gegevens relevant zijn voor het onthouden van een VOG en uiteindelijk het niet (opnieuw) toelaten tot een beroep. Ook vraagt de PvdA-fractie of de ernst van het strafbare feit, het

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 31 521, nr. 47.

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

tijdsverloop en het aantal strafbare feiten dergelijke criteria vormen. Voorts wil de fractie weten of ook de aard van het strafbare feit relevant is en in welke gevallen een VOG niet kan worden verstrekt. De vraag wanneer sprake is van een relevant strafbaar feit wordt bepaald door de relatie tussen het strafbare feit en het doel van de aanvraag. Als hulpmiddel wordt hierbij gebruikgemaakt van screeningsprofielen. In de screeningsprofielen worden globaal de risico's weergegeven die verband houden met de beoogde functie waarvoor de VOG is aangevraagd. Door het COVOG wordt, gelet op de beoogde functie in samenhang met het aangegeven screeningsprofiel, zorgvuldig bekeken of de in het JDS aangetroffen strafbare feiten relevant zijn voor de functie waarvoor de VOG is aangevraagd. Indien het COVOG vaststelt dat sprake is van een voor het doel van de VOG-aanvraag relevant strafbaar feit en deze valt binnen de van toepassing zijnde terugkijktermijn, dan wordt de afgifte van de VOG in beginsel geweigerd.

Afgifte van de VOG is dan enkel nog mogelijk indien sprake is van bijzondere omstandigheden die rechtvaardigen dat het belang van de aanvrager van de VOG zwaarder dient te wegen dan het belang dat is gediend bij beperking van de risico's voor de samenleving. Relevante omstandigheden die in dit kader meewegen zijn, naast het belang dat betrokkene heeft bij het verkrijgen van de VOG, de aard en ernst van het strafbare feit, het tijdsverloop sinds het laatste strafbare feit en de hoeveelheid strafbare feiten.

Zo zal een strafbaar feit, dat licht is bestraft en drie jaren geleden is afgedaan, in het geval van een terugkijktermijn van vier jaren minder snel leiden tot het weigeren van de VOG dan een strafbaar feit dat licht is bestraft, maar waarvoor de aanvrager recent is veroordeeld. De afweging tussen het belang van de samenleving en het belang dat de aanvrager heeft bij afgifte van de VOG, vergt derhalve een zorgvuldige behandeling.

### **3. Screening taxibranche**

Er zijn ook vragen gesteld naar de screening in de taxibranche, die een (vijfjaarlijkse) periodieke screening kent in verband met het verlengen van de chauffeurspas. De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij vermoedens van onbetrouwbaarheid, ook tussentijds een nieuwe VOG kan verlangen van de taxichauffeur.

Aan het niet overleggen van de VOG kunnen consequenties worden verbonden. De CDA-fractie vraagt hoe vaak de Minister van Verkeer en Waterstaat gebruik heeft gemaakt van zijn bevoegdheid de chauffeurspas in te trekken. De CDA-fractie wil dat de chauffeurspas of ondernemingsvergunning kan worden ingetrokken bij zware overtredingen of een regelmatig patroon van kleinere overtredingen, voor de duur van bijvoorbeeld tien jaar. Deze leden verzoeken de minister hier nader op in te gaan. De leden vragen ook of de minister het niet een betere wijze van controle acht om elke chauffeur een persoonsgebonden pas te verstrekken.

Een chauffeurspas is verplicht voor iedere taxichauffeur en is strikt persoonlijk. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) geeft de passen uit en controleert deze ook tijdens wegcontroles. Door de IVW zijn in het jaar 2008 20 chauffeurspassen ingetrokken, in 2009 zijn 33 passen ingetrokken. Het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) laat er geen misverstand over bestaan dat een chauffeurspas onlosmakelijk is gekoppeld aan het kunnen overleggen van een geldige VOG. Indien op enig moment geen geldige VOG kan worden overgelegd, kan op de chauffeurspas geen aanspraak (meer) worden gemaakt.

Indien de taxichauffeur niet in staat is, of als er sprake is van onwil om op verzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) binnen een door de

minister te stellen termijn een nieuwe VOG te overleggen, dan wordt de chauffeurspas ingetrokken en mag de chauffeur geen taxivervoer meer verrichten. Met de «kan-bepaling» kan uit oogpunt van de noodzakelijke zorgvuldigheid en ter vermijding van onnodige procedures rekening worden gehouden met bijvoorbeeld een verschoonbare geringe termijnoverschrijding bij het overleggen van de VOG.

Om gedurende de nieuwe aanvraagprocedure voor de VOG direct te kunnen interveniëren in gevallen waar dat nodig is, is in mei 2010 een wijziging van het Bp2000 gepubliceerd op grond waarvan de IVW de chauffeurspas (direct) kan schorsen gedurende deze procedure.

Ook in andere situaties waarin naar het oordeel van de Minister van Verkeer en Waterstaat veilig taxivervoer in het geding is, kan de chauffeurspas worden geschorst. Met de huidige opzet is sprake van een directe en sluitende systematiek van intrekking en schorsing van een chauffeurspas, indien betrokkene geen VOG kan of wil overleggen. De VOG is direct gekoppeld aan taxirelevante overtredingen.

Het voorstel van de CDA-fractie om de chauffeurspas of ondernemingsvergunning in te trekken voor een periode van tien jaar bij zware overtredingen of een regelmatig patroon van kleinere overtredingen, leidt tot een onnodige en disproportionele stapeling van sancties met risico's op allerlei vervolgprocedures met alle tussentijdse onzekerheden van dien. Ik ben dan ook geen voorstander van een dergelijk voorstel. Volledigheidshalve wijs ik u nog op het volgende. Tijdens het Algemeen Overleg Taxi van 25 maart 2010 is door de VVD-fractie gevraagd of de ondernemersvergunning ook persoonsgebonden kon zijn, zodat voorkomen kan worden dat een ondernemer van wie de ondernemersvergunning is ingetrokken binnen korte tijd met een andere onderneming weer kan starten. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft hierop aangegeven de wenselijkheid, onwenselijkheid en mogelijke complicaties hiervan nader te onderzoeken. Mijn ambtgenoot zal u daarover schriftelijk informeren.

#### **4. Nieuwe screeningsmethodiek met marginale toetsing**

Verder begrijpt de CDA-fractie dat het COVOG nieuwe gegevens, die de nieuwe screeningsmethodiek oplevert, marginaal toetst om te bezien of het wenselijk is dat een nieuwe VOG wordt aangevraagd. De fractie vraagt waarom dit een marginale toetsing is en wat dit precies inhoudt. De nieuwe screeningsmethodiek houdt in dat het COVOG van JustID een melding ontvangt indien op naam van een taxichauffeur een nieuw strafbaar feit is geregistreerd in de justitiële documentatie. Aan de hand van deze nieuwe gegevens maakt het COVOG op basis van de screeningservaring die zij heeft, een quick scan waarbij wordt beoordeeld of sprake is van een relevant strafbaar feit dat gelet op de aard en de ernst ervan bij een hernieuwde beoordeling zou kunnen leiden tot weigering van de afgifte van de VOG. In deze quick scan wordt geen nadere informatie opgevraagd bij het Openbaar Ministerie. Op basis van de gegevens uit het JDS besluit het COVOG om de IVW al dan niet te informeren.

Voor deze methodiek is gekozen omdat het COVOG een eenmaal verstrekte VOG niet ambtshalve kan herbeoordelen. Hiervoor is een nieuwe aanvraag noodzakelijk. Met deze methodiek kan direct actie worden ondernomen indien sprake is van een strafbaar feit. Dit houdt in dat de chauffeurspas snel kan worden ingetrokken zodat de taxichauffeur niet langer meer als zodanig werkzaam kan zijn.

Een ander voordeel van deze methodiek is dat taxichauffeurs, die verdacht worden van het begaan van een strafbaar feit dat niet relevant is voor de uitoefening van hun functie, niet onnodig belast worden met het verzoek van de IVW een nieuwe VOG te overleggen. Dit voorkomt dat zowel de

betrokken taxichauffeur als de IVW en het COVOG onnodig met administratieve lasten worden geconfronteerd.

De CDA-fractie vraagt mij voorts waarom het tot 1 januari 2011 moet duren alvorens de aanpassing van het Besluit justitiële gegevens en de technische koppeling tussen JustID en het COVOG zullen zijn geoperationaliseerd. Op 1 januari 2011 zal gestart worden met periodieke screening van taxichauffeurs. Alvorens deze werkwijze juridisch mogelijk te maken dient het Besluit justitiële gegevens gewijzigd te worden. Het aanpassen van een dergelijk besluit duurt in de regel ongeveer zes tot twaalf maanden. Daarnaast zijn ingrijpende technische aanpassingen nodig bij zowel JustID als het COVOG, om de continue screening te realiseren. Ik ben uiteraard al hiermee gestart en zal zodra het juridisch en technisch mogelijk is starten met de continue screening.

## **5. Geen VOG belemmert resocialisatie**

De leden van de PvdA-fractie hebben enerzijds begrip voor een strengere screening, maar anderzijds zouden zij niet willen dat de resocialisatie van strafrechtelijk veroordeelden onnodig zou worden bemoeilijkt vanwege een relatief klein strafbaar feit. Zij vragen mij nader op dit dilemma in te gaan.

Ik deel de mening dat de resocialisatie van een persoon die is veroordeeld wegens het begaan van een licht vergrijp, niet onnodig bemoeilijkt mag worden. Daarom hanteert het COVOG bij de beoordeling van VOG-aanvragen in beginsel een terugkijktermijn van vier jaren. Daarnaast wordt te allen tijde een goede balans gezocht tussen enerzijds het belang van de aanvrager van de VOG en anderzijds de beperking van de risico's voor de samenleving.

Hierbij zal aan het belang dat een aanvrager heeft bij het verkrijgen van een VOG eerder doorslaggevende betekenis worden toegekend indien sprake is van een eenmalig justitiecontact dat bovendien zeer licht is bestraft. Naarmate echter sprake is van meerdere (recente) justitiecontacten zal het risico voor de samenleving zwaarder gaan wegen. Indien een taxichauffeur na afgifte van zijn chauffeurspas een nieuw strafbaar feit pleegt, zal dit feit derhalve altijd moeten worden afgezet tegen het totale strafrechtelijk verleden van de taxichauffeur. Een relatief klein vergrijp zal mogelijk, gelet op het belang bij behoud van de functie, niet leiden tot een signaal aan de IVW om de taxichauffeur een nieuwe VOG te laten aanvragen.

## **6. Geen VOG belemmert stage of werk van jeugdigen**

De PvdA-fractie zou voor jeugdigen met een strafbaar feit op hun conto meer dan terughoudendheid wensen ten aanzien van het niet (opnieuw) verstrekken van een VOG. Deze leden zijn van mening dat vooral het opleggen van een straf voor een gering feit of een Halt-afdoening er niet toe mag leiden dat een minderjarige op latere leeftijd vanwege het ontberen van een VOG wordt gehinderd in het vinden van werk of stageplaats.

Vooropgesteld moet worden dat de afgifte van een VOG enkel mag worden geweigerd indien in de justitiële documentatie een strafbaar feit wordt vermeld ten aanzien van de aanvrager, dat indien herhaald in de beoogde functie, een risico voor de samenleving oplevert.

Halt-afdoeningen worden niet in de justitiële documentatie vermeld, waardoor deze geen belemmering vormen voor de afgifte van een VOG. Enkel indien in de justitiële documentatie een relevant strafbaar feit wordt vermeld zal dit, afhankelijk van onder meer de aard en de ernst van het strafbare feit, kunnen leiden tot het weigeren van de afgifte van de VOG. Het gevolg van de weigering van de VOG is dat een jongere de gewenste



baan of stage niet kan vervullen. Dit is inherent aan de systematiek en de ratio van de VOG.

Dit laat echter onverlet dat ik mij zeer bewust ben van het belang van resocialisatie van minderjarigen. Om die reden is op 27 mei 2010 een pilot gestart in de gemeente Rotterdam. In deze pilot wordt aan een specifieke groep jongeren die voldoen aan bepaalde voorwaarden, een VOG verstrekt teneinde hen in de gelegenheid te stellen stage te lopen en daarmee hun opleiding te kunnen afronden. Het pilotproject is erop gericht te onderzoeken of met de afgifte van de VOG onder voorwaarden meer tegemoet kan worden gekomen aan de resocialisatie van de jongeren zonder dat daarbij de risico's voor de samenleving uit het oog worden verloren.

De PvdA-fractie is van mening dat minderjarigen die kleine delicten hebben gepleegd op het moment dat zij meerderjarig worden met een schone lei moeten kunnen beginnen. Daarbij past het naar de mening van de aan het woord zijnde leden niet dat hun nog een VOG kan worden onthouden.

De vraag wanneer afgifte van de VOG gerechtvaardigd is, is altijd een complexe afweging omdat het belang van de samenleving altijd zorgvuldig moet worden afgewogen tegen het belang (van resocialisatie) van de minderjarige. Hierbij moet rekening gehouden worden met de ontwikkeling dat een minderjarige een positieve wending wil geven aan zijn leven.

Tegelijkertijd moet voorkomen worden dat gelegenheid wordt geboden om het plegen van strafbare feiten te continueren door de VOG te verstrekken voor een functie waarin in relatie tot het strafbare feit risico's bestaan. Gelet op het feit dat met de VOG wordt beoogd zoveel als mogelijk de risico's voor de samenleving te beperken, ben ik van mening dat strafbare feiten die zijn gepleegd op minderjarige leeftijd mee dienen te wegen bij de beoordeling van het risico voor de samenleving. Een kleine jeugdzonde zal de afgifte van de VOG in beginsel niet in de weg staan.

Met betrekking tot minderjarigen die veelvuldig met justitie in aanraking zijn gekomen wegens lichte vergrijpen of één of meerdere ernstige vergrijpen ligt dit mogelijk anders. Zoals gezegd ben ik mij bewust van het spanningsveld tussen de resocialisatie van minderjarigen en het belang van bescherming van de samenleving. Derhalve onderzoek ik thans of er mogelijkheden zijn een nieuwe systematiek te ontwikkelen voor afgifte van de VOG aan jongeren.

## **7. Rol van de werkgever**

De leden van de PvdA-fractie vragen mij waarom werkgevers – behalve bij de aanstelling van een werknemer – later zelden of nooit om een nieuwe VOG verzoeken. De fractie vraagt of ik het wenselijk vind om werkgevers aan te zetten tot het vaker doen van het vragen van een nieuwe VOG.

Een werkgever kan te allen tijde beslissen om een werknemer een nieuwe VOG te laten aanvragen. Of en met welke frequentie een werkgever van zijn medewerker(s) een nieuwe VOG verlangt, is, behoudens de wettelijke verplichting tot het periodiek aanvragen van de VOG zoals in de taxibranche, de verantwoordelijkheid van de werkgever en zal afhangen van de risico's die aan de functie zijn verbonden. Een belangrijke voorwaarde voor de effectiviteit van het opnieuw laten aanvragen van een VOG is dat op arbeidsrechtelijk terrein passende maatregelen kunnen worden getroffen indien tijdens het dienstverband geen VOG kan worden overgelegd.

Gelet op de wens om personen niet alleen te screenen bij de aanstelling, maar deze personen ook tussentijds te screenen, onderzoek ik thans of het mogelijk is ook voor andere beroepsgroepen een continue screeningsme-

thodiek te ontwikkelen. Indien dit mogelijk en wenselijk blijkt te zijn, zal hiervan naar de werkgever een stimulerende werking uitgaan.

De leden van de SP-fractie merken op dat er enkele series Kamervragen zijn gesteld over de screening, naar aanleiding van een bericht over een veroordeelde zedendelinquent die nog twee jaar heeft gewerkt als chauffeur in het leerlingenvervoer. Een zeer onwenselijke situatie, die – zo heb ik eerder aangegeven – moeilijk blijkt te voorkomen, omdat het toetsmoment het verstrekken van de VOG is, maar strafbare feiten gepleegd na het moment van het verkrijgen van de VOG er niet toe kunnen leiden dat de VOG wordt herbeoordeeld of ingetrokken. Deze leden vragen of ik de mening deel dat het niet slechts van eventuele maatregelen van de werkgever afhankelijk mag zijn of een veroordeelde zedendelinquent als chauffeur werkzaam mag blijven. Ik deel die mening, daarom wordt thans een systeem ontwikkeld waarbij nieuwe vermeldingen in de justitiële documentatie op naam van een taxichauffeur ter kennis worden gebracht van het COVOG. Het COVOG toetst die melding marginaal en informeert dan de IVW.

## **8. Beroepsverboden**

Verder vragen de leden van SP-fractie of ik eveneens de mening deel dat het niet alleen afhankelijk mag zijn van een eventueel beroepsverbod dat opgelegd is door de rechter of een veroordeelde zedendelinquent als chauffeur werkzaam mag blijven. De fractie wil weten of beroepsverboden voor alle strafbare feiten kunnen worden opgelegd en indien dit niet het geval is voor welke hier relevante strafbare feiten dit niet geldt. Voorts wil de fractie weten hoeveel beroepsverboden er jaarlijks worden opgelegd en om welke beroepen het veelal gaat.

Ik deel de mening van de fractie dat het niet afhankelijk mag zijn van een beroepsverbod of een veroordeelde zedendelinquent als chauffeur werkzaam mag blijven. Ook zonder beroepsverbod kan de VOG worden geweigerd. Beroepsverboden kunnen voor alle strafbare feiten worden opgelegd. Artikel 28, eerste lid, onder 5°, van het Wetboek van Strafrecht (Sr) geeft een regeling voor de bijkomende straf van ontzetting uit rechten. Op grond van artikel 28 Sr is het opleggen van de bijkomende straf alleen mogelijk in de bij de wet bepaalde gevallen, dat wil zeggen alleen wanneer de strafwetgever dit bij de desbetreffende strafbepaling mogelijk heeft gemaakt. De toepassing van deze sanctie is onder andere mogelijk gemaakt bij zedenmisdrijven en een aantal fraude en financieel-economische delicten.

In de afgelopen periode is wetgeving tot stand gebracht waarin de mogelijkheid tot toepassing van de sanctie met een aantal strafbepalingen wordt uitgebreid. Het betreft de Wet van 12 juni 2009 tot wijziging van het Wetboek van Strafrecht, Wetboek van Strafvordering en enkele aanvullende wetten in verband met de strafbaarstelling van het deelnemen en meewerken aan training voor terrorisme, uitbreiding van de mogelijkheden tot ontzetting uit het beroep als bijkomende straf en enkele andere wijzigingen, waarin bij misdrijven tegen de openbare orde en een aantal financieel-economische misdrijven de toepassing van deze sanctiemodaliteit wordt verruimd of mogelijk wordt gemaakt. Deze wetgeving is met ingang van 1 april 2010 in werking getreden.<sup>1</sup>

Voor een volledig overzicht van de delicten waarbij de toepassing van deze sanctie mogelijk is, evenals de toepassing ervan in de praktijk, verwijs ik graag naar het WODC-onderzoek «Strafrechtelijke ontzetting uit beroep of ambt», dat ik uw Kamer vergezeld van mijn reactie daarop, in januari van dit jaar heb aangeboden<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Staatsblad 2009/245.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2009–2010, 32 123 VI, nr. 85.

De leden van SP-fractie vinden dat de huidige situatie, waarin iemand die na het verkrijgen van de VOG een voor zijn functie relevant strafbaar feit

pleegt werkzaam kan blijven in die functie, moet worden verbeterd. Deze leden verwelkomen dan ook het door mij toegezegde onderzoek om de screening te verbeteren voor andere beroepsgroepen dan de in deze brief genoemde taxibranche. Een «periodieke screening» zou naar de mening van deze leden niet de beste oplossing zijn, ten eerste omdat dat ertoe leidt dat er veelal niets aan de hand is en een VOG onnodig opnieuw bekeken wordt en ten tweede omdat de herbeoordeling dan nog steeds niet direct of heel kort na het strafbaar feit plaatsvindt. Zij willen weten of ik deze mening deel. Ook is mij gevraagd of ik bereid ben deze nadelen van een periodieke screening mee te nemen in het onderzoek en te bezien of een systeem de voorkeur verdient waarin het COVOG bij strafbare feiten, gepleegd door een VOG-houder, een signaal krijgt (een «piepsysteem») en (marginaal) de VOG kan toetsen.

Om die reden is voor de taxibranche gekozen om een lijst van chauffeurspashouders bij JustID onder te brengen en alleen wanneer er een justitieel gegeven wordt bijgeschreven op een chauffeurspashouder dan het COVOG te informeren. Pas als het COVOG na een marginale toetsing van mening is dat er sprake is van feiten die een goede uitoefening van de functie in de weg staan, wordt de IVW geïnformeerd. De IVW zal dan de chauffeurspashouder om een nieuwe VOG vragen. Of deze systematiek ook toepasbaar is bij andere beroepsgroepen, wordt meegenomen in het onderzoek.

De leden van de SP-fractie constateren voorts dat de minister van Verkeer en Waterstaat tussentijds van een chauffeur verlangt dat een nieuwe VOG wordt overgelegd, «indien hij vermoedt dat een taxichauffeur niet langer voldoet aan de eisen van betrouwbaarheid». Deze leden vragen zich af wanneer er van een dergelijk vermoeden sprake zal zijn en op welke wijze een dergelijk vermoeden kan ontstaan. Deze leden willen weten of dit kan door een suggestie van het Openbaar Ministerie of door anonieme tips van burgers.

De Minister van V&W kan op velerlei wijzen een vermoeden krijgen dat een taxichauffeur niet langer aan de betrouwbaarheidseisen voldoet. Dat kan naar aanleiding van informatie van de politie of het OM, maar ook naar aanleiding van een anonieme tip van een burger. Het is afhankelijk van de inhoud van de anonieme tip of deze voldoende aanleiding is om de taxichauffeur te verzoeken een nieuwe VOG te overleggen. Immers een enkele mededeling, dat «er iets mis is met chauffeur X» is minder reden direct aan de betrouwbaarheid te twijfelen dan een met feiten en omstandigheden ingediende klacht of tip.

De praktijk wijst echter uit, ik attendeer u op de door de heer Roemer gestelde vragen, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in veel gevallen geen informatie krijgt waardoor een chauffeur na het plegen van een relevant delict zijn functie kan blijven uitoefenen totdat hij voor de verlenging van zijn pas een nieuwe VOG moet aanvragen. Om die reden heb ik gekozen voor een systeem, zoals ik dat heb voorgesteld in mijn brief van 16 maart 2010.<sup>1</sup>

## **9. Intrekking chauffeurspas zonder VOG**

De aan het woord zijnde leden vragen nadere toelichting op de oplossing voor de taxibranche, dat automatisch wordt bekeken of op naam van een taxichauffeur een nieuw strafbaar feit in de Justitiële Documentatie is bijgeschreven en het COVOG deze nieuwe gegevens marginaal kan beoordelen. De leden vragen zich af of het «automatisch» opnieuw bekijken ook betekent dat dit direct na een strafbaar feit zal gebeuren. De leden willen weten of daarmee situaties zoals het nog twee jaar doorwerken van een veroordeelde zedendelinquent als chauffeur in het leerlingenvervoer, kan worden voorkomen. De leden van de VVD-fractie vragen hoe vaak (periodiek) deze screening zal plaatsvinden.

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 31 521, nr. 47.

De IVW draagt er zorg voor dat JustID een actuele lijst heeft met namen van taxipashouders. Elk justitieel gegeven dat wordt ingeschreven in het JDS wordt ook naast deze lijst gehouden. Indien blijkt dat een delict wordt bijgeschreven op een naam van een chauffeurspashouder, krijgt het COVOG automatisch een signaal. Het COVOG beoordeelt dan de justitiële gegevens op relevantie voor de functie taxichauffeur. Indien het delict objectief gezien relevant en ernstig genoeg is en er om die reden een gerede kans bestaat dat de VOG bij een hernieuwde aanvraag wordt geweigerd, informeert het COVOG de IVW. De IVW laat de chauffeur een nieuwe VOG aanvragen.

Indien de chauffeur niet in staat is binnen een door de minister te stellen termijn een nieuwe VOG te overleggen, dan wordt de chauffeurspas ingetrokken en mag de chauffeur deze functie niet meer uitoefenen. Op het moment dat het COVOG de nieuwe VOG-aanvraag ontvangt volgt de integrale beoordeling van de aanvraag. Het betreft een continue screening.

De leden van de CDA-fractie menen dat wat betreft de optimalisering van de screening (ook) voor andere beroepsgroepen de vraag zal worden betrokken hoe een dergelijke screening wettelijk het beste kan worden vormgegeven en welke technische, uitvoerings- en financiële aspecten hieraan zijn verbonden. De leden vragen mij of al een indicatie kan worden gegeven van de omvang van de financiering van deze nieuwe systematiek en vragen zich af of de kosten ervan geheel voor rekening van de overheid komen of dat de branches zelf ook een deel daarvan dragen. De kosten van een mogelijke continue screening neem ik mee in het onderzoek dat ik thans laat uitvoeren naar de mogelijkheid om ook voor andere beroepsgroepen een continue screeningsmethodiek te ontwikkelen. Ik zal u hierover in het najaar informeren.

De leden van de PvdA-fractie delen de mening dat de samenleving steeds hogere eisen stelt aan de integriteit van personen waarvan anderen afhankelijk zijn. Deze leden vragen op welke beroepsgroepen het door mij aangekondigde onderzoek naar een bredere toepassing van de continue screening zich zal gaan richten. De leden noemen vooral beroepen die met kwetsbare personen te maken hebben zoals kinderen of personen met een verstandelijke beperking. Zij vragen zich af of voor deze beroepsgroepen altijd een VOG verplicht is.

In het onderzoek bekijk ik of een screening zoals in de taxibranche mogelijk en wenselijk is binnen andere beroepsgroepen. Ik deel de mening dat de focus hierbij in ieder geval dient te liggen op beroepsgroepen waarin men belast is met de zorg voor het welzijn en de veiligheid van minderjarigen en personen met een verstandelijke beperking. De VOG is voor een groot deel van deze beroepsgroepen wettelijk verplicht gesteld. Zo is de VOG wettelijk verplicht voor personen die werkzaam zijn in het onderwijs en de kinderopvang. Voor de beroepsgroepen waarvoor de VOG niet wettelijk verplicht is gesteld, is het de verantwoordelijkheid van de werkgever om aan medewerkers een VOG te vragen.

## **10. Taxi-alert**

Buiten dit vraagbestek waren er vragen van de leden van de CDA-fractie of ik mogelijkheden zie om taxichauffeurs op enigerlei wijze een rol te laten vervullen in het kader van het bevorderen van de veiligheid van burgers, het zogenoemde «taxi-alert». Vooral in de avond- en nachtelijke uren doen zij veelal waarnemingen en houden zij soms een klant die zij bij hun woning afzetten, of andere «alleen-over-sstraat-gaanden», nog even in de gaten.

Ik ben van mening dat iedere burger alert moet zijn en op het moment dat hij of zij iets ziet dat niet in de haak is dat moet melden aan de politie. Daarvoor zijn landelijke telefoonnummers beschikbaar, variërend van gewone meldlijnen, spoedlijnen tot Meld Misdaad Anoniem. Omdat elke taxichauffeur voorzien is van een mobiele telefoon of een ander communicatiemiddel met de taxicentrale zie ik geen noodzaak tot het ontwikkelen van een «taxi-alert».