Concept "Voortgangsnotitie Naar een gezonde taximarkt"

Aan: Wethouder VV
Van: DIVV
Datum: 31 september 2009

In de staf taxi van maandag 7 september jl. heeft de wethouder n.a.v. het agendapunt Stand van Zaken "Naar een gezonde Taximarkt" aangegeven een notitie te ambiëren met een duidelijke toekomstvisie en een overzicht van de inzet op korte termijn (komende half jaar) om de taximarkt te stabiliseren en toe te werken naar een gezamenlijk eindbeeld.

Streven is deze notitie in de commissie van november te presenteren. Deze notitie is opgezet volgens de eerder verzonden concept inhoudsopgave in de weekendmap.
In de staf en op de stafflap heeft de wethouder aangegeven welke onderwerpen en inzet hij in de notitie verwerkt wil zien.

De voortgangsnotitie is een dynamisch stuk. Waar invulling en uitwerking ontbreken wordt dit in de tekst duidelijk aangegeven.

1. Inleiding (PM volgt)

1. 1 Aanleiding

Korte analyse huidige problemen met aandacht voor:

- notitie van mei 2009, "naar een gezonde taximarkt" wat stond erin en waar staan we nu
- De overlast als gevolg van de aanwezigheid op piekuren van te grote aantallen taxi's rond de uitgaansgebieden in Amsterdam;
- De klachtenstroom over het functioneren van de taximarkt
- De evaluatie kwaliteitstaxistandplaats CS;
- Het voornemen tot aanleg kwaliteitstaxistandplaats Leidseplein;
- De onduidelijke organisatie van het vergunningenstelsel in de taximarkt en de handhaving daarvan (zie bijlage 1) ;
- De aankondiging in de raadscommissie van een notitie over het Amsterdamse taxibeleid
- De aankondiging tot wetswijziging door de Staatssecretaris van V&W;
- De gezamenlijke G4-reactie op de aankondiging tot wetswijziging;

1.2 Doel notitie
1.3 Opbouw notitie

2. Situatie Centraal Station

De kwaliteit van het taxivervoer in Amsterdam laat al lang te wensen over. Door de grote druk op standplaats CS zijn de problemen daar goed zichtbaar. Het is in commercieel opzicht de meest interessante standplaats van Nederland. Om de problemen op CS aan te pakken is sinds 1 maart 2008 de belanghebbendenvergunning ingevoerd.
Na invoering leken de problemen op de standplaats te verminderen.
Na de zomer van 2008 kwamen echter de eerste klachten over misstanden terug. De kwalitatief betere chauffeurs gingen de standplaats mijden. Ook de verkeersoverlast kwam terug. In november 2008 is met grote inspanning van alle betrokken partijen de situatie op de standplaats verbeterd. Een aantal problemen dat was teruggekomen bleef echter en werd begin 2009 ernstiger: oplichting, intimidatie en het via te hoge tarieven weigeren van korte ritten. Op 13 mei jl. heeft B&W besloten tot een aantal maatregelen om hier harder en effectiever tegen op te kunnen treden. De maatregelen zoals omschreven in de notitie "Naar een gezonde taximarkt in Amsterdam" van 6 mei 2009, zijn afgelopen juni van start gegaan.
Om de uitvoering van de maatregelen te bewaken vindt er wekelijks een handhavingsoverleg plaats tussen de betrokken partijen: Dienst Stadstoezicht (DST), Dienst Persoons en geo informatie (DPG), Politie, Dienst IVV en taxiregisseur.
In bijlage 2 staan de handhavingsmaatregelen zoals in dit beleid benoemt, schematisch weergegeven. (PM volgt)
De korte termijn maatregelen worden hieronder toegelicht.

2.1 Resultaten maatregelen "naar een gezonde taximarkt in Amsterdam" periode mei-september 2009

a. Uitgebreide communicatie taxichauffeurs en betrokken instanties
Tussen 13 mei en 1 juni is er op verschillende manieren aandacht gegeven aan het strenger handhaven op de belanghebbendenvergunning CS. Er zijn brieven verstuurd aan alle belanghebbendenvergunninghouders, informatie op internet gezet, advertenties in de krant geplaatst en op de standplaats meerdere malen geflyerd. In de taxxxiflits die wordt uitgegeven door Dienst IVV is uitgebreid aandacht gegeven aan de maatregelen. Ook in volgende edities van dit blad blijft er aandacht naar handhaving uitgaan. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan akties die niet zichtbaar zijn op straat, maar wel degelijk intrekken van de belangshebbendenvergunning tot gevolg kan hebben.

b. Per 1 juni vergrote inzet toezichthouders bij standplaats CS, met twee BOA's, van 16.00 tot 02.00 uur.
Het bemensen van de standplaats met BOA's die opgewassen zijn tegen het specifieke werk op een taxistandplaats, waarbij veel rapporten van bevindingen dienen te worden opgemaakt, is niet eenvoudig gebleken. Extra training en opleiding was nodig en blijft nodig.
Naast de gezette tijden is er een flitsteam van DST aktief. Zij komen op verrassingstijden extra controles uitvoeren op standplaats CS.

c. Per 1 juni inzet van gastpersoon op CS, te beginnen op de tijden dat een BOA aanwezig is (16.00 uur tot 02.00 uur); ontvangt, informeert en begeleidt klanten. De standplaats wordt aangepast om deze gastpersoon een duidelijke plek te geven.
De aanwezigheid van een gastpersoon op CS taxistandplaats draagt zeker bij aan de rust op de standplaats. De host heeft geen enkele bevoegheid. Hij kan echter wel optreden als tweede getuige bij het opmaken van een rapport van bevindingen.
De taak van de host is klanten te helpen en voor doorstroming op de standplaats te zorgen. Daarnaast zorgt hij ervoor (indien klant dat wenst) dat de meter aanstaat als de taxi met klant vertrekt.
De gastpersoon blijkt niet altijd even zichtbaar voor bezoekers. Er is een vlag op de standplaats aanwezig die de gastpersoon voor aanvang van zijn dienst neerzet. Deze moet hem in zijn zichtbaarheid ondertsteunen. Dat blijkt onvoldoende te zijn. Het dragen van speciale kleding moet de host meer zichtbaar gaan maken.
Echter buiten de tijden dat handhavers en de gastpersoon aanwezig zijn blijft het een wanorde op taxistandplaats CS.

Gedurende de vakantieperiode is het heel rustig geweest op de standplaats. Dat is deels te danken aan het feit dat vele vaste chauffeurs van taxistandplaats CS op vakantie waren. Na de zomervakantie op de tijden dat geen handhaving aanwezig was, is het weer onrustig geweest op de standplaats. Dat heeft ertoe geleid dat sinds 1 september tussen 08.00 uur en 16.00 uur twee toezichthouders van een beveiligingsbedrijf aanwezig zijn om toe te zien op orde en doorstroming van de taxi's. Zij hebben geen bevoegheden.

d. Gezamenlijke controleacties door gemeentelijke toezichthouders, politie en inspectie zo lang als nodig met snelle interne verwerking.
Op 1 juni jl. zijn deze maatregelen van kracht gegaan. Gedurende de eerste 15 dagen heeft men een overgangsbeleid gevoerd en zijn veelvuldig waarschuwingen uitgedeeld.

Per 15 juni jl. is men gaan handhaven met consequenties voor de belanghebbendenvergunninghouders. Tussen juni en eind september heeft handhaving op CS het volgende opgeleverd: (invullen laatste stavaza)

- Belanghebbendenvergunning geblokkeerd door overtreding voorschrift CS:
- Belanghebbendenvergunning geblokkeerd door overtreding voorschrift lijnbusbaan ontheffing:
- Nog in behandeling:
- Inspectie
- Politie

e. Benoeming gemeentelijke taxiregisseur met als taak de verbetering van de operationele samenwerking tussen uitvoerende partijen.
De aangestelde taxiregisseur heeft zich intensief beziggehouden met het maken van afspraken tussen de verschillende diensten. Dit heeft onder andere geresulteerd in de ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst tussen tussen de politie, inspectie, de gemeente en Openbaar Ministerie.De uitwerking van deze samenwerkingsovereenkomst zal over Amsterdam gaan en niet enkel over het CS.
Voor het einde van het jaar zal deze overeenkomst zijn uitgewerkt in concrete afspraken. Zie verder hoofdstuk 4.
De rol van taxiregisseur is waardevol gebleken. Deze functie zal in ieder geval nog in de komende 6 maanden blijven bestaan. In deze periode zal de organisatie van taxi binnen de gemeente verder worden uitgewerkt. Zie verder onder hoofdstuk 5.4

f. Directe blokkering toegangspas bij overtreding vergunningvoorschriften.
De uitvoer van de belanghebbendenvergunning is een moeizaam administratief proces omdat een groot aantal partijen in de BackOffice ermee te maken hebben en het een groot aantal afhankelijkheden kent.
Sinds 1 juni zijn een aantal verbeteringen in het administratieve proces met de uitvoerende partijen doorgevoerd. Om dit proces inzichtelijk te maken is, in samenwerking met betrokken partijen, een stroomschema opgesteld. Dit heeft ieders rol in de keten die tot intrekken van vergunning moet leiden, verduidelijkt. Dit stroomschema is aan u in de commissie van 14 oktober gepresenteerd. Deze is in bijlage 3 bijgevoegd. **(PM laatste versie nog bijvoegen)**
Inmiddels zijn de eerste belanghebbendenvergunningen ingetrokken. Het blijkt dat niet ieder opgemaakt rapport van bevindingen (RvB) lijdt tot intrekken van de pas. Het valt en staat met de zorgvuldigheid waarmee een RvB wordt ingevuld door een BOA op de standplaats. Een chauffeur kan bezwaar maken tegen een besluit. Het hangt vervolgens af van de uitspraak van de geschillencommissie en of door de rechter of de belanghebbendenvergunning terecht is ingetrokken. De praktijkervaring wordt nauwlettend gevolgd. Dit heeft inmiddels geleid tot aangescherpte procesafspraken tussen DST-DPG en DIVV.

g. Uitvoering van Mystery guest controles door stichting TX-Keur in opdracht van gemeente. Rapportages gemeentelijke handhavers naar TX-Keur.
TX-keur (voorwaarden waaraan moet worden voldoen om een belanghebbendenvergunning te verkrijgen voor CS), is in september gestart met mysteryguestcontroles. **(PM mogelijk toevoegen van resultaten van deze controles)** Daarnaast heeft TX keur haar voorwaarden per 1 september verscherpt. Dat betekent o.a. dat een taxichauffeur geen koffergeld meer mag berekenen wat nu praktijk van alledag is.

2.2. Evaluatie kwaliteitstaxi Amsterdam CS
Ongeveer gelijktijdig met het ingangzetten van nieuwe maatregelen om de situatie op het CS te verbeteren, werd gestart met een evaluatie van de kwaliteitstaxi. Deze plan- en procesevaluatie van de kwaliteitstaxi werd afgelopen voorjaar uitgevoerd door de DSP-groep, een onafhankelijk onderzoeksbureau. (De samenvatting van het rapport is in bijlage 3 bijgevoegd)

2.2.1 Conclusies evaluatie kwaliteitstaxi CS
Per conclusie wordt kort ingegaan.

a. De doelstellingen van de maatregel Kwaliteitstaxi zijn niet gerealiseerd
B&W onderschrijft deze conclusie. Zodra Amsterdam andere middelen heeft (verordening en aangepaste wetgeving) heeft zij een pakket aan maatregelen om de overlast aan te pakken.

b. De fysieke indeling van de taxistandplaats en de omgeving zijn niet optimaal
De kwaliteitsstandplaats vraagt om een specifieke inrichting. Zie hierover 2.3

c. De maatregel Kwaliteitstaxi is een juridisch en organisatorisch lastig uitvoerbare maatregel
Binnen de huidige wettelijke kaders heeft de gemeente weinig mogelijkheden. De maatregel kwaliteitstaxi is formeel een parkeervergunningsregeling. Deze wordt gebruikt voor speciale parkeerplaatsen voor bv. deelauto's, politievoertuigen ofgaragebedrijven. De huidige kwaliteitstaxi is gebaseerd op de belanghebbendenvergunning dat onderdeel uitmaakt van de

parkeervergunningsregeling.Het is dus eigenlijk een noodmaatregel.

d. Bij de uitvoering van de maatregel Kwaliteitstaxi ontbreekt een heldere organisatie
Het onder 2.1. –f genoemd stroomschema dient om de organisatie helder te krijgen waarbij het duidelijk is wie waar verantwoordelijk voor is.

e. De informatiehuishouding is gebrekkig
Om sturing te kunnen geven aan het handhavingsbeleid is monitoring van essentieel belang.
Iedere partij kent haar eigen informatieregistratiesysteem. Deze zijn niet aan elkaar gekoppeld. Op verzoek wordt (indien juridisch mogelijk) informatie uitgewisseld. Structurele afspraken tussen de verschillende partijen over informatieuitwisseling is een onderdeel van de al eerder genoemde samenwerkingsovereenkomst.
Voor het einde van het jaar moet de opzet duidelijk zijn waarop informatiebeheer binnen het cluster taxi wordt vormgegeven.

f. Knelpunten bij de handhaving
Er zijn veel partijen bij de handhaving betrokken. Op de standplaats zelf zijn veel partijen dagelijks dan wel incidenteel betrokken bij de controle op vergunningen. Verschillende onderdelen van de politie (wijkteam, Dienst Controle Infrastructuur en Verkeer (DCIV), spoorwegpolitie), DST, de Inspectie van V&W, TX-Keur en een beveiligingsbedrijf.
Sinds mei jl. zijn al deze instanties wekelijks met elkaar om tafel gaan zitten met als doel afstemming, informatieuitwisseling en aanscherpen van de werkprocessen.

2.2.2 Aanbevelingen evaluatie kwaliteitstaxi CS
Alle aanbevelingen zijn ter harte genomen. Deels zijn de aanbevelingen al in gang gezet in het beleid “Naar een gezonde taximarkt in Amsterdam “ uit mei 2009 zoals in hoofdstuk 1 is te lezen.

a. Benoem een taxiregisseur en informatiebeheerder
Sinds mei jl. is een taxiregisseur benoemd die direct onder de wethouder valt.
Er is nog geen persoon aangesteld als informatiebeheerder, zie hier ook onder 2.2.1. - e.

b. Instellen van een operationeel en strategisch overleg
hoofdstuk 4 gaat in op diverse overlegstructuren.

c. Informatie-uitwisseling en - beheer
Informatieuitwisseling kan de kwaliteitsverbetering van de taximarkt ondersteunen. Een voorbeeld is de aanvraag voor een tram-busbaanontheffing. De instantie die deze vergunning verstrekt kan dan navraag doen bij politie of desbetreffende aanvrager specifieke overtredingen in het verkeer heeft begaan. Het is een samenspel tussen politie, inspectie, openbaar ministerie en DPG. De wijze en mogelijkheden van informatie-uitwisseling is een terugkerend onderwerp van gesprek. Het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst tussen politie, gemeente, OM en inspectie heeft als doel dit structureel te verbeteren.

d. Verbeteren van de manier waarop handhaving wordt uitgevoerd
Sinds 1 juni is op het CS een verbeterslag gemaakt in de samenwerking tussen de handhavende partijen en de kwaliteit van de BOA’s BOA;s zijn de belangrijkdste schakel in het geheel van het intrekken van de belanghebbendenvergunning. Met de manier waarop zij hun taak op de standplaats uitvoeren valt of staat de handhaving. Dit vraagt veel van de inzet van de BOA’s en vraagt veel aandacht en sturing bij de opdrachtgever.

e. Voorstellen voor fysieke aanpassingen huidige standplaats
Zie onder 2.3. korte termjin.

f. Voorstellen voor de toekomstige locatie van de standplaats
Zie onder 2.3. lange termijn

2.3 Inrichting taxistandplaats Centraal Station

2.3.1. Korte termijn
NB. Invullen nav bespreking in staf taxi op 5 oktober

2.3.2. Lange termijn
In het vastgestelde masterplan Centraal Station is het de bedoeling dat de taxistandplaats bij de definitieve inrichting op de huidige lokatie blijft bestaan, maar dan iets verschoven richting de Ibisweg. Deze plek is echter ter discussie gesteld, mede naar aanleiding van de evaluatie van de kwaliteitstaxi. Op verzoek van wethouder Verkeer en Vervoer is daarom afgelopen zomer een studie gemaakt naar drie lokaties rondom het Centraal Station.
Optie 1. De zuidwest lus aan de binnenstadszijde (huidige lokatie maar dan iets verschoven)
Optie 2. De noordwest lus aan de IJ-zijde
Optie 3. De noordoost lus aan de IJ-zijde

De IJ-zijde is goed bereikbaar voor autoverkeer. Het is ook de plek waar trein, bus en veerboot samenkomen. Internationale treinen halteren in de toekomst op het achterste treinperron. Dat betekent voor passagiers die uit internationale treinen veelal met bagage stappen, een kortere loopafstand naar de taxistandplaats dan nu het geval is.
De verwachting is dat aan de noorzijde taxí's minder overlast veroorzaken dan aan de stadszijde omdat er zich geen woon- of andere verblijffuncties bevinden.
Taxipssagiers kunnen droog vanuit het stationsgebouw naar de taxistandplaats lopen en omgekeerd omdat de standplaats zich onder het busplatform bevindt welke overkapt is.
Naar aanleiding van deze studie is de voorkeur uitgesproken voor een taxilus aan IJ-zijde aan de noordwestkant van het station.
Voor deze variant zal een ontwerp verder worden uitgewerkt.
Uitvoering van de taxistandplaats aan de noordwestkant kan gerealiseerd worden bij de inrichting van het maaiveld IJsei in 2012.

3. Situatie Leidseplein
Na het Centraal Station is het Leidseplein een in economisch opzicht zeer interessante standplaats. Standplaats Leidseplein kent problemen van wanorde, geluidsoverlast door toeterende taxi's, schreeuwende chauffeurs, een slechte doorstroming van het taxiverkeer en oplichting van klanten.
De kwaliteitstaxi die in 2008 op CS is gerealiseerd zou navolging krijgen. Het was de bedoeling ook op het Leidseplein een kwaliteitstaxi te realiseren.
De resultaten van de kwaliteitstaxi op het CS waren echter teleurstellend. De aanvullende maatregelen die daar nodig bleken en de daarmee gepaard gaande kosten heeft doen besluiten voorlopig af te zien van een kwaliteitstandplaats op het Leidseplein.
Op het Leidseplein rest dan nog de mogelijkheid van het handhaven op de tram-busbaanontheffing.
NB. Aanvullen met mogelijkheden hiervan

3.1. Naar aanleiding van gebeurtenis juli jl:
De tragische gebeurtenis in de nacht van 4 op 5 juli jl.waarbij een klant die een taxi wou nemen zodanig gewond raakte dat hij als gevolg hiervan om het leven is gekomen vroeg om acute maatregelen.
De genomen maatregelen die vanaf 9 juli jl. in gang zijn gezet zijn:

- Op donderdag en vrijdag tussen 23.00 en 06.00 toezicht door beveiligers van een particulier beveiligingsbedrijf (ISA)
- back up door politie bij standplaats
- potocabin die beplakt is met informatie over afstanden, prijzen en klachtennummer
- cameratoezicht die uitgelezen wordt door een medewerker van DST bij de IJtunnel.
- regelmatig overleg tussen politie, IVW, OOV, IVV, beveiligingsbedrijf
- Samenwerking tussen politie en IVW op standplaats Leidseplein
- Op uitgaansavonden is een pleinverbod van kracht. Het instellen van een pleinverbod is niet automatisch tot in de lengte der dagen geldig. Per keer wordt door Burgemeester een afweging gemaakt. Indien een taxichauffeur een pleinverbod krijgt opgelegd mag hij zich gedurende datzelfde weekend niet meer op het Leidseplein begeven.

Daarnaast is onderzocht of het mogelijk is om taxistandplaats Leidseplein te verpachten. Ten aanzien van de juridische mogelijkheden tot verpachting van het Leidseplein is een notitie door NautaDutilh opgesteld.
Om dit mogelijk te maken zal de gemeente bij een besluit van de gemeenteraad de taxistandplaats eerst aan de openbaarheid moeten onttrekken op grond van de Wegenwet.
Tegen een dergelijk belsuit kunnen belanghebbende rechtsmiddelen instellen wat zeer aannemelijk is. Gelet op bestaande jurisprudentie is het “allerminst uitgsloten dat de bestuursrechter tot het oordeel zou kunnen komen dat de beoogde onttrekking in strijd is met het stelsel en de strekking van de Wegenwet.”
Mocht men tot deze maatregel willen overgaan en heeft de Raad hiertoe besloten en is de bezwaar- en beroepprocedure succesvol doorlopen moet een aanbestedingsprocedure worden doorlopen. Al met al is dit een dermate lang traject dat nieuwe taxiwetgeving de gemeente eerder nieuwe mogelijkheden biedt.

Op 9 juli heeft een extra raadscommissie plaatsgevonden.
NB aanvullen

3.2. Leidseplein op de langere termijn:
Op de langere termijn is het de bedoeling dat de standplaats verplaats gaat worden. Stadsdeel Centrum is bezig met het ontwerp voor een herinrichting van het Leidseplein. Op het plein komt geen taxistandplaats terug.
NB. Aanvullen met opties nieuwe lokaties en verloop proces en planning .

Tot die tijd of zoal eerder dat er nieuwe wetgeving is gelden de maatregelen zoals genomen sinds 9 juli jl. Daarnaast zijn er een aantal akties in gang gezet die verder kunnen bijdragen aan een betere situatie op de taxistandplaats.

- op vrijdag en zaterdag blijft een beveiligingsbedrijf aktief voor zolang als nodig is. Dient IVV stuurt deze ploeg aan.
- de politie blijft de benodigde inzet op Leidseplein plegen zolang nodig is en blijft de jongens van het beveiligingsbedrijf van back up voorzien
- Cameratoezicht blijft ter ondersteuning. Momenteel wordt onderzocht of cameratoezicht op taxistandplaats effektiever kan worden ingezet en op welke lokatie deze het best kan worden uitgelezen
- Handhavingsoverleg Leidseplein tussen Politie- ISA- OOV- IVV en IVW over inzet en voortgang
- Samenwerking tussen handhavende partijen is bekrachtigd in een samenwerkingsovereenkomst (september 2009). Komende periode zal deze worden uitgewerkt in een werkplan.
- Mystery Guests B.V. uit Den Bosch zal, op initiatief van TX-keur, mystery guest onderzoeken uitvoeren op onder andere het Leidseplein
- de portocabin ondersteunt de aktiviteiten van de jongens van ISA. Deze is tot einde van het jaar gehuurd. In overleg met stadsdeel Centrum zal worden bekeken of deze een meer structurele oplossing moet krijgen en of huidige potocabin voldoet
- Er wordt vanuit verkeerskundig oogpunt onderzocht of er middels een simpele aanpassing in de openbare ruimte een verbetering van de taxistandplaats kan worden gerealiseerd

4. Op weg naar stabiliteit (situatie tot nieuwe wetgeving)

- Eindbeeld fase tot nieuwe wetgeving

Geen wanorde CS- Leidseplein door: meer lik-op-stuk beleid, randen van de wet

- Acties ten behoeve van eindbeeld in de situatie dat er nog geen nieuwe wetgeving is
  Markt
  - aanscherping exameneisen belanghebbendenvergunning- tram busbaanontheffing
  - beperking uit te geven belanghebbendenvergunning
  - initiatieven van grootverbruikers (uitgaansgebieden)

- particulieren initiatieven, meenemen gesprekken tussen wethouder en inititateifnemers week 41

Infrastructuur
- aanpassen CS
- onderzoek naar mogelijkheid Leidseplein te verbeteren
- initiatieven van evenementenlokaties waarbij veel taxi's en klanten bijelkaar komen

Handhaving
- Instellen beleidsgroep
- Instellen Branche Beraad Taxi
- Helderheid qua vergunningen
- chauffeurspas
- keurmerk
- lokale vergunningen
- vrijstellingen
- goede afstemming
  - toetsing van toepasbaarheid handhavingsregels (Stroomschema)
  - aanscherping doorlooptijden naar aanleiding van schrijven RvB op CS
  - Sluiten van samenwerkingsovereenkomst met prestatieafspraken tussen verschillende partijen

5. Nieuwe wetgeving; Naar een gezonde taximarkt

Hoofdstuk 5 is als discussiestuk apart toegevoegd onder agendapunt 8A.

Een taximarkt die voldoet aan de wensen van de gebruikers (bewoners/zakelijk/toeristen) en die een visitekaartje van de stad is. De gemeente heeft de juiste bevoegdheden om deze markt te structureren. Groei taxiverkeer door betere service en lagere prijzen.

Een overzicht van de onderdelen waarin de nieuwe wet moet voorzien. Amsterdam zal op onderdelen ook nog een keuze moeten maken. Lobbytraject richting ministerie is nodig. Is de opzet van een Amsterdamse verordening= 10.2, e Wob

5.1 Markttechnische aspecten
Basisregime (geen capaciteitsbeleid)
Standplaatsen
Groepsvorming
Voorwaarden en fasering

5.2 Infrastructuur
- Grootte en inrichting standplaatsen
- Toegangssystemen standplaatsen
- Bufferen
- Tram/busbaanontheffing

5.3 Handhaving
- Toezicht groep
- Toezicht gemeente
- Handhaving gemeente
- Techniek

5.4 Overige vraagstukken
Organisatie
- Mogelijkheden voor één loket
- Hoe organiseren van handhaving

- Aanvragen, informatie, communicatie

Administratie
- Kosten vergunning
- Zichtbaarheid vergunning
- Uitgifte vergunning
- Infoverzameling (database)

Fasering
- Hoe omgaan met beginfase
- Kosten voor individuele taxichauffeurs/bedrijven

5.5 Monitoring

Bijlagen:

Bijlage 1:
Overzicht vergunningen

Bijlage 2:
Schematische weergave handhavingsmaatregelen “Naar een gezonde taximarkt in Amsterdam”, mei 2009

Bijlage 3:
Stroomschema

Bijlage 4:
Samenvatting evaluatie kwaliteitstaxi Amsterdam CS

Bijlage 1 Overzicht vergunningen

Indeling van de taximarkt
In onderstaand overzicht staan de verschillende vergunningen, zoals die gelden vanaf 2001 binnen de taxibranche, centraal. Per vergunning wordt aangegeven via welke weg deze te verkrijgen is en aan welke voorwaarden voldaan moet worden.

Nationaal niveau

- **Het rijk**

- Landelijke inrichting en uitgifte van ondernemingsvergunningen en chauffeurspassen

Iedereen die lid is van een onderneming of een onderneming heeft opgericht, in het bezit is van een chauffeurspas en in het bezit is van een door de keuring goedgekeurd voertuig, mag een taxi rijden. Ten aanzien van de inrichting van de taximarkt heeft het rijk de volgende verantwoordelijkheden:

- Het vaststellen van een beleid betreffende de uitgifte van ondernemingsvergunningen voor taxibedrijven
- Het vaststellen van een beleid betreffende de uitgifte van chauffeurspassen voor taxichauffeurs

- **De inspectie voor Verkeer en Waterstaat**

- Uitgifte van de ondernemersvergunning en de chauffeurspas

De inspectie is verantwoordelijk voor de uitgifte van de ondernemersvergunning en de chauffeurspas. Indien deze niet op orde zijn of de vereisten niet worden nageleefd, dan is de inspectie bevoegd deze in te trekken.

Ondernemingsvergunning
Om in aanmerking te komen voor een vergunning, dient de taxionderneming te voldoen aan de volgende eisen:

a. De eis van vakbekwaamheid *
b. De eis van betrouwbaarheid (aan te tonen door een Verklaring Omtrent goed Gedrag)
c. Ingeschreven staan in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel.

* Dit kan worden aangetoond door middel van het overleggen van een erkend diploma voor taxiondernemers, een verklaring van historische vakbekwaamheid of wanneer een ondernemer aan kan tonen dat zij voor 1978 een taxivergunning had.

De ondernemingsvergunning is voor onbepaalde tijd geldig.

De chauffeurspas
Voor het aanvragen van een chauffeurspas zijn de volgende documenten vereist:

a. Verklaring Omtrent goed Gedrag
b. Een geneeskundige verklaring
c. Een bewijs dat het CCV praktijk en theorie examen met goed gevolg is afgelegd.

De chauffeurspas kost € 51,- en is voor vijf jaar geldig.
TX-Keur
Voor het verkrijgen van een TX-keurmerk, dienen zelfstandigen zonder personeel (ZZP-ers) te voldoen aan de volgende kwaliteitseisen:

a. De administratie (zoals verzekeringen, documenten en opleidingen) dient op orde te zijn.
b. Het voertuig dient van binnen en buiten in goede conditie te zijn. Te denken valt hierbij aan veiligheid en zichtbaarheid van de tarieven.
c. De dienstverlening dient op orde te zijn en
d. ZZP-ers dienen te voldoen aan eisen zoals het voeren van de TX-Keur sticker en het verlenen van medewerking aan controles van TX-Keur.

Voor een taxionderneming met personeel worden bovenstaande kwaliteitseisen aangevuld met de eis op het gebied van:

e. Personeel, zoals het naleven van de CAO Taxivervoer en het inwerken van personeel.

Lokaal niveau

- **De centrale stad**

- Tram- busbaanontheffing

De centrale stad is verantwoordelijk voor de toegang tot de tram- en busbanen. De dienst Persoons- en Geoinformatie (DPG) voert de tram- en busbaan regeling uit, waar DIVV verantwoordelijk is voor het beleid. De politie is verantwoordelijk voor de handhaving.
Misbruik van de ontheffing leidt tot directe (tijdelijke) intrekking door DPG.
Een tram- busbaanontheffing is niet verplicht voor Amsterdamse taxichauffeurs. Het is een door Amsterdam verleend privilege bij het uitoefenen van het beroep van taxichauffeur.

Vereisten tram- busbaanontheffing
Voor het verkrijgen van een tram- busbaanontheffing dient een chauffeur in het bezit te zijn van:

a. Een geldige chauffeurspas
b. Een geldig rijbewijs
c. Een CCV-certificaat 'Medegebruik vrije tram- en busbanen Gemeente Amsterdam', waaruit blijkt dat een chauffeur het examen met goed gevolg heeft afgelegd. *

De tram- busbaanontheffing moet per jaar worden aangevraagd en kost €48,75.

* Een CCV-certificaat is vijf jaar geldig. Na afloop van deze vijf jaar moet de chauffeur opnieuw een examen afleggen. Vanaf 1 februari 2010 lopen de eerste CCV-certificaten af. De aanvraag van een nieuw examen kost € 151,30.

Taxistandplaats CS

- De belanghebbendenvergunning

Sinds 1 maart 2008 mag een chauffeur alleen op de standplaats CS komen indien hij beschikt over een belanghebbendenvergunning. DPG is verantwoordelijk voor het verstrekken van de vergunning. De drie voorwaarden voor het verkrijgen van een belanghebbendenvergunning zijn:

a. De chauffeur moet in het bezit zijn van een tram- en busbaan ontheffing,
b. Het bedrijf waar de chauffeur voor rijdt moet het landelijk keurmerk TX-Keur hebben en
c. De auto waar de chauffeur in rijdt moet voorzien zijn van een roetfilter en mag maximaal 6 jaar oud zijn.

De belanghebbendenvergunning is twee jaar geldig en kost €68,- per keer.

Aan de vergunning zijn enkele gebruiksvoorwaarden gekoppeld. Naast de genoemde voorwaarden voor het verkrijgen van een belanghebbendenvergunning, gelden de volgende gebruikersvoorwaarden:

a. De vergunninghouder dient altijd in de directe omgeving van zijn auto te blijven (2 meter)
b. Mag geen ritten weigeren (behalve bij personen in beschonken toestand of bij dreiging van geweld)
c. Volgt de aanwijzingen op van de handhavers en andere ambtenaren in functie
d. Gebruikt nooit fysiek of verbaal geweld op of nabij de standplaats
e. Overhandigt de vergunning en/of toegangspas op eerste verzoek van de handhavers en andere ambtenaren in functie
f. Mag een andere taxichauffeur niet helpen bij het verschaffen van onrechtmatige toegang tot de standplaats
g. Meldt verlies of diefstal van de toegangspas direct aan de vergunningverlener

h. Mag de standplaats niet oprijden gedurende een tijdelijke intrekking van zijn vergunning of zijn toegangspas
i. Geeft wijzigingen door in zijn situatie die relevant kunnen zijn voor de geldigheid van de vergunning.