Nummer BD2009-006702
Dienst dienst ivv

Gemeente Amsterdam
Staf Taxi

Agendapunt, 21 september 2009

STAF

Wethouder **J.H. Gerson**

Onderwerp

Verslag Algemeen Overleg Tweede Kamer

Gevraagde beslissing

Kennisnemen en mogelijk bespreken van het verslag van het overleg in de Tweede Kamer dd 9 september over de taxibrief van de staatssecretaris.

Korte toelichting / samenvatting

Op 9 september vond in de Tweede Kamer een Algemeen Overleg over de taxibrief van de staatssecretaris plaats. Hieronder volgt een kort verslag van dit overleg.

Per partij

- Roemer (SP): er is ook geld nodig voor de grensgemeenten. Er moet capaciteitsbeleid opgenomen worden in de wet. Hoe kan een chauffeur in Amsterdam nou zijn brood verdienen? Wanneer komt de nieuwe tariefstructuur?
- Aptroot (VVD): voor het grootste deel werkt de markt goed, er is echter veel mis in de steden. Ook in toeristische stad als Amsterdam en dat is voor het hele land niet goed. Taakverdeling gemeente en inspectie is een aandachtspunt. De ondernemersvergunning moet persoonsgebonden zijn. Er moet een redelijke tariefstructuur zijn die een combinatie is van tijd, opstap en kilometerprijs etc.. Daarnaast moet gekeken worden naar de mogelijkheden van een visgraatmodel op standplaatsen (niet meer achter elkaar staan van taxi's).
- De Mos (PVV): handhavingsbeleid beter organiseren. Onder andere met mystery guests.
- Mastwijk (CDA): tevreden over de stappen. Uit de brief van de G4 blijkt ook dat zij de visie omarmen. De G4 lijkt er werk van te maken: hulde daarvoor. Wel zorgen over handhaving. De G4 willen kosten doorberekenen. Geen probleem, maar de branche moet wel eerst worden gesaneerd. Overheid heeft de problemen veroorzaakt, dus zij moeten ook de kosten maken.
- Cramer (CU): welke mogelijkheden zijn er voor handhaving bij gemeenten? Welke mogelijkheden zijn er voor de aanpak van individuele chauffeurs? Mogen de G4 eigen regels stellen? Hoe ver kunnen gemeenten gaan?
- Vendrik (GL): vrije markt is mislukt. De brief is een stap. Concurrentie op prijs is een illusie. Beperk het aantal chauffeurs. Geef gemeenten de mogelijkheid dat aan te pakken. Steden moeten meer beleidsvrijheid krijgen bovenop landelijke regels. Kijken naar plan elektrische auto's en duurzame eisen.

Algemeen

1. Alle partijen hebben moeite met taakverdeling IVW en gemeenten met betrekking tot handhaving. Huizinga blijft standvastig van mening dat gemeente voldoende mogelijkheden krijgen om met een eigen verordening via groepsvorming kwaliteitseisen te stellen en chauffeurs via de groep te kunnen aanpakken. Huizinga vindt het niet nodig om gemeenten ook bevoegdheid te geven om de

vergunning (chauffeurspas) van individuele chauffeurs in te trekken. Dat blijft bij IVW die samenwerken met justitie om op basis van intrekking Verklaring Omtrent Gedrag de vergunning in te trekken. Als er een ernstige overtreding wordt begaan door de chauffeur, dan kan deze meteen op non-actief worden gezet.
2. Huizinga is er geen voorstander van als gemeenten geld gaan heffen voor de eigen vergunningen. Dan zouden gemeenten vergunningen gaan ‘verkopen’. Het zou beter zijn om goede kwaliteitseisen te stellen.
3. Met name SP hamert op capaciteitsbeleid. Huizinga geeft aan: gemeenten kunnen alleen invloed hebben op de aantallen groepen en de aantallen leden van groepen taxi’s die in de stad op de standplaats mogen staan. Gemeenten hebben geen invloed op het aantal taxi’s die in de stad rijden, alleen invloed via de standplaats. “Maar als het in de toekomst echt nodig is om draconische maatregelen te nemen, dan kan dat nog altijd”, aldus Huizinga
4. Opvallend: alleen Christen Unie hamerde op snelle invoering. Huizinga verwacht dat in voorjaar 2010 nieuwe maatregelen in werking kunnen treden.

Reactie per punt:
1. Gemeenten krijgen voorlopig niet de bevoegdheid individuele chauffeurs te weren uit de stad. Wel zou de groepsvorming zo georganiseerd kunnen worden dat chauffeurs op een zwarte lijst komen. Dit moet besproken worden met V&W en onderzocht worden op haalbaarheid.
2. Voor de gemeente Amsterdam is dit een vervelende constatering. In principe zouden de handhavingskosten en administratieve lasten aan de groep/chauffeur doorberekend moeten worden. Het ministerie van V&W rekent momenteel wel door wat dat betekent voor de kosten van chauffeurs.
3. Uitgangspunt zou moeten zijn dat de markt zichzelf kan reguleren en dat capaciteitsbeleid een noodmaatregel is. Indien de gemeente het aantal groepen kan reguleren, zou dat dus een mogelijkheid kunnen zijn. Capaciteitsbeleid op standplaatsen is sowieso een belangrijk punt voor Amsterdam.
4. Dit is nog conform planning.

Afspraken/toezeggingen uit overleg Tweede Kamer:
- Staatssecretaris onderzoekt of er een goedkoper exemplaar van het bonnenboekje kan komen
- in december komt er meer duidelijkheid over het tariefsysteem
- binnen een maand meer duidelijkheid over controles grensvervoer
- in november meer duidelijkheid over de persoonsgebonden ondernemersvergunning
- in november meer duidelijkheid over VIP vervoer
- staatssecretaris neemt "visgraat" standplaatsen mee naar gesprekken die zijn met gemeenten heeft.

Deze week (week 39) is het plenaire overleg in de Tweede Kamer over de taxibrief. Vanuit de gemeente zal een aantal politieke partijen benaderd worden om mee te schrijven aan moties. Deze zullen op de staf mondeling worden besproken.

Stukken

Meegezonden stukken — geen

Verdere procedurestappen met data

n.v.t.

Publiciteit / communicatie

Wijze van voorbereiding

Afstemming met andere dienst	n.v.t.
Resultaat overleg met directie/bestuursdienst	n.v.t.
Ander overleg	n.v.t.

Productinformatie

Opdracht verleend	n.v.t.
Financiering/budget	n.v.t.
T jd	n.v.t.
Kwaliteit	n.v.t.

Beslissing

Behandelend ambtenaar

dienst ivv, 10.2, e Wob