Plan van Aanpak Taxiverordening

Opdracht:	Opstellen nieuwe taxiverordening
Opdrachtnemer:	10.2, e Wob
Datum:	1-10-2009
Versie:	6

Inleiding
In 2000 werd de taximarkt in Nederland geliberaliseerd. Via marktwerking zou de taxi zich ontwikkelen tot een product met service en lagere tarieven. In de grotere steden, met name in Amsterdam, is dit er niet van gekomen. Met name door de grote hoeveelheid taxi's raakte het vraag- en aanbodmodel uit balans: de aanbieders hebben de markt in handen. Daarbij kwam het hoge percentage 'vrije rijders'. Interne klachtenprocedures ontbreken vaak bij hen. Klachten hadden bovendien weinig effect, waardoor veel chauffeurs zich niet verantwoordelijk voelden voor een goed taxiproduct. Dit uit zich op een extreme manier in het gedrag van taxichauffeurs op de standplaatsen CS en Leidseplein: weigeren van ritten, intimiderend gedrag, verstoringen van de openbare orde enz.

Aanleiding
Geconstateerd is dat de problemen in de grote steden niet met het huidige instrumentarium aangepakt kunnen worden. Om die reden werkt het ministerie aan een wijziging van de Wet Personenvervoer 2000, waarin het huidige taxibeleid zit verankerd. De wetswijziging geeft gemeenten de mogelijkheid groepsvorming van taxichauffeurs verplicht te stellen. Aan deze groepsvorming kunnen nadere eisen gesteld worden. Indien de groep als geheel of individuen in de groep zich niet houden aan deze eisen, kan hen de toegang tot de opstapmarkt van een gemeente worden ontzegd.

Resultaat en afbakening

Het resultaat van dit project is tweeledig:
1. Een vastgestelde Taxiverordening
2. Advies over de manier waarop de Taxiverordening uitgevoerd moet worden

Onderdeel van de verordening zijn eventuele uitvoeringsbesluiten om het beleid operationeel te maken. Deze zullen na vaststelling van de verordeningen vastgesteld moeten worden door B&W. Dit is een onlosmakelijk deel van het project.

Een taak van de projectleider is ook er voor te zorgen dat de partijen die met de verordening gaan werken duidelijke afspraken maken over de uitvoering: opdrachtverlening over de uitgifte van taxivergunningen, handhaving enz.

<u>Overige verantwoordelijkheden projectleider:</u>
- afstemmen met betrokken partijen intern en extern om inhoud van de verordening vast te leggen
- inhoudelijk doorvoeren van de wijzigingen in de verordeningen,
- toezicht houden op projectplanning en waar nodig bijsturen
- de wethouder informeren over politiek gevoelige zaken en waar nodig om uitspraak vragen
- tijdig aanleveren bij bestuurlijke gremia
- begeleiding van een eventueel inspraaktraject

Projectorganisatie
<u>Ambtelijke opdrachtgever</u>
De afdeling strategie en beleid van DIVV, daar binnen het Hoofd van de hoofdafdeling S&B (10.2, e Wob [redacted])

<u>Bestuurlijke opdrachtgever</u>
Wethouder Verkeer en Vervoer (Hans Gerson)

<u>Opdrachtnemer</u>
De projectleider (10.2, e Wob [redacted])

Projectmedewerker
Junior

Overig
Coördinator taxi: 10.2, e Wob
Sparringpartner: 10.2, e Wob

Uitgangspunten en randvoorwaarden
Hieronder volgen de uitgangspunten die van belang zijn voor de wijziging van de Taxiverordening:
Uitgangspunten:

1. De taxiverordening dient enerzijds als input voor de nieuwe taxiwet, anderzijds is het de gemeentelijke uitwerking van de nieuwe wet.
2. Uitgangspunt is dat andere gemeentelijke diensten zich kunnen vinden in de nieuwe verordening. Indien er geen overeenstemming wordt bereikt, zal de problematiek via een directeurenoverleg, dan wel via een dubbele wethouder besproken worden.
3. Uitgangspunt is dat politie, taxibranche en andere belangenorganisaties zich kunnen vinden in de nieuwe verordening. Indien er geen overeenstemming wordt bereikt, zal dit aan de wethouder meegedeeld worden, zodat bekeken kan worden wat de verder strategie is. Uitgangspunt is wel dat de gemeente uiteindelijk bepaalt.
4. De in de G4-taxibrief aan Huizinga gestuurde wensen zijn uitgangspunt voor de verdere uitwerking van de verordening.

Randvoorwaarden:

1. De taxiverordening zal uiteindelijke moeten voldoen aan de wettelijke kaders die het Rijk daarvoor stelt.

Betrokken partijen
Hieronder staat per betrokken partij aangegeven wat hun rol is in de Taxiverordening.

Partij	**Rol**
Wethouder	• Opdrachtgever • Politieke antenne
Ministerie Verkeer en Waterstaat	• Opsteller wet
Dienst Stadstoezicht	• Advies • Uitvoerend (opdrachtnemer)
KNV brancheorganisatie	• Advies
TCA en andere partijen (branche)	• Advies
EZ	• Advies
DPG	• Advies • Uitvoerend (opdrachtnemer)
DJZ Bestuursdienst	• Adviserend • Schrijven verordening
Burgemeester/OOV	• Mede-opdrachtgever
Politie	• Advies
Overige G4-gemeenten	• Adviserend

Geregelde overleggen

1. BrancheBeraad Taxi
   Overleg met branche en markt op bestuurlijk niveau. Deelnemers zullen o.a. zijn: wethouder, TCA, BOTAM, ATCB en KNV.

2. Kerngroep Taxiverordening
   Deze kerngroep bestaat uit de diensten IVV, Bestuursdienst (fysieke infrastructuur)

Bestuursdienst (OOV), Economische Zaken (EZ), Dienst Stadstoezicht (DST), een jurist van de Bestuursdienst (DJZ) en de politie, onder voorzitterschap van IVV. Deze kerngroep zet de strategische lijnen uit voor de nieuwe Taxiverordening. Ambtelijke afstemming tussen de genoemde partijen vindt hier plaats (inclusief verslaglegging).

3. Bestuurlijke adviesgroep
   Deze groep bestaat uit de wethouder Taxi (voorzitter) inclusief vertegenwoordigers van betrokken diensten, de politie en OM. De producten van de Kerngroep komen in deze adviesgroep aan de orde. De adviesgroep vervangt tijdelijk de subdriehoek Verkeer voor het onderwerp Taxi. Doel van het overleg is het komen tot breed gedragen afspraken op het gebied van handhaving, beleid en infrastructuur voor zowel de korte als de lange termijn.

4. Handhavingsoverleg CS en handhavingsoverleg Leidseplein
   Om de week vindt het handhavingsoverleg CS plaats, waarin de gemeente, de politie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat de laatste stand van zaken rond de handhaving bespreken. Het handhavingsoverleg Leidseplein vindt op oproepbasis plaats. Uiteindelijk zullen deze overleggen opgaan in het handhavingsplatform. Deze overleggen zullen worden gebruikt als klankbordgroep.

5. (Sub)Driehoek Verkeer
   'Taxi' is een terugkerend onderwerp in de (sub)driehoek Verkeer, juist door de raakvlakken tussen handhaving, openbare orde en verkeersveiligheid. In dit orgaan vindt formele afstemming plaats tussen gemeente, politie en OM. De subdriehoek Verkeer zal op het gebied van taxi voorlopig worden vervangen door de Beleidsgroep (onder 3). De Driehoek blijft het formele orgaan voor afstemming met OM en politie.

6. Regiegroep
   In de regiegroep bespreekt het Ministerie van V&W plannen en voortgang rond het taxidossier met de G4 op directeursniveau. Via dit overleg kan V&W formeel op de hoogte gehouden worden van de voortgang van de taxiverordening. Eventuele knelpunten worden hier besproken, indien deze ambtelijk niet afgedaan kunnen worden.

7. Overleg G4
   De G4-gemeenten overleggen op geregelde basis ambtelijk en bestuurlijk met elkaar. Alhoewel Amsterdam een eigen verordening presenteert, is het richting het ministerie handig de wensen van de G4 op elkaar af te stemmen. Dit kan officieel plaatsvinden in het bestuurlijk overleg.

Risico's

- Politieke gevoeligheden
  Het dossier taxi is erg explosief. Incidenten worden breed uitgemeten en het gebrek aan instrumenten voor de gemeente vertaalt zich in de publiciteit naar een gebrek aan daadkracht. Als gevolg hiervan is het een dossier met een hoog uitglijdgehalte en veel 'waan-van-de-dag-activiteiten'. Dit heeft tot gevolg dat het project rond de taxiverordening onder een vergrootglas ligt.

- Weerstand branche
  De taxibranche (KNV, TCA en andere partijen) zullen de verrichtingen van Amsterdam nauwgezet volgen. Indien (onderdelen van) de verordening hen niet zinnen, zal dit breed uitgemeten worden in de pers, wat tot gevolg kan hebben dat de gemeente in het defensief wordt gedrukt.

- Geen interne overeenstemming
  Er is een groot aantal gemeentelijke diensten betrokken bij de totstandkoming van de Taxiverordening. De verschillende diensten hebben op onderdelen verschillende wensen.

Indien op ambtelijk niveau de diensten er niet uitkomen, heeft het volgende traject de voorkeur:
1. directeurenoverleg
2. dubbele wethouder Burgemeester/wethouder
3. B&W

- Tijdspad nieuwe wet
  Het Rijk streeft er naar de nieuwe wet in 2010 operationeel te hebben. Eind 2009 wordt deze voorgelegd aan de Raad van State. Het kan echter gebeuren dat de wet vertraging oploopt. Dit kan liggen aan politieke weerstand of onvoorziene problemen. Hierop heeft de gemeente Amsterdam nauwelijks invloed. Een vertraging in de wet betekent dat er meer druk op de gemeente komt. Dit kan er toe leiden dat er druk op de gemeente gelegd wordt om vooruitlopend op de nieuwe wet al een nieuwe verordening in te voeren.

- Weerstand Rijk
  Tijdens het proces kan blijken dat Amsterdam meer wensen voor bevoegdheden heeft, dan het Rijk wil geven. Dit kan er toe leiden dat de hoge verwachtingen die er nu zijn over de nieuwe wet bij Amsterdam niet waargemaakt kunnen worden. Dit brengt een hoog afbreukrisico met zich mee.

- Noodzaak voor een inspraaktraject
  Een nieuwe taxiverordening betekent nieuw beleid. Volgens de Inspraakverordening Amsterdam is inspraak hiervoor verplicht. Inspraak kan leiden tot verdere vertraging.

- Verkiezingen
  In maart 2010 zijn de gemeenteraadsverkiezingen. Taxi zal een onderdeel van deze verkiezingen zijn. Het proces kan vertraging oplopen, omdat het dossier aangegrepen kan worden voor partijpolitiek.

Strategie en planning
Om te komen tot een Taxiverordening zijn de volgende fases te onderscheiden:

Gemeentelijke standpuntbepaling
De gemeentelijke diensten, alsmede de politie, zullen in deze fase de hoofddoelstelling en de hoofdpunten van de Taxiverordening op een rij zetten. Hierbij zal bekeken worden welke onderdelen van de taximarkt de gemeente zelf moet kunnen regelen en bij welke onderdelen de gemeente met andere partijen moet samenwerken. Tevens zal gekeken worden naar de uitvoerbaarheid van de onderdelen. De G4-gemeenten kunnen ambtelijk hun ideeën kenbaar maken; deze zullen worden meegenomen in het uiteindelijke document.

Resultaat: gemeentelijke standpuntbepaling, inclusief commitment G4 en politie, voor te leggen aan de wethouder/burgemeester en eventueel B&W.

Planning: eind oktober

Conceptverordening
Na het bepalen van het gemeentelijk standpunt wordt een conceptverordening opgesteld. Aan de hand van deze verordening kan:
- de uitvoerbaarheid van de standpunten getoetst worden
- in beeld gebracht worden welke keuzes nog openstaan
- het Rijk input geleverd worden over de manier waarop de nieuwe wet uitgevoerd kan worden

Resultaat: conceptverordening met in beeld welke keuzes gemeenten kunnen maken

Planning: november

Overleg taxibranche

De taxibranche zelf is om twee redenen van belang: in de eerste plaats, omdat draagvlak van belang is bij het vaststellen en uitvoeren van de taxiverordening. Indien de branche zich er niet in kan vinden, bestaat de kans dat dit in de media uitgevochten gaat worden. Dit kan vertraging in het proces betekenen. In de tweede plaats heeft de branche veel kennis. Het betreft hier met name ideeën over de praktische uitvoering, die weer door kunnen werken in de uiteindelijke regelgeving. De belangrijkste partijen in de taxibranche zijn:

1. TCA (Taxicentrale Amsterdam), grootste taxicentrale in Amsterdam. Zij zullen geïnformeerd worden over het standpunt. Mochten er vanuit de TCA grote problemen zijn, dan zullen deze besproken worden, eventueel op wethoudersniveau.
2. Andere taxibedrijven, BOTAM. Zij zullen geïnformeerd worden over het standpunt. Mochten er vanuit deze partijen grote problemen zijn, dan zullen deze besproken worden, eventueel op wethoudersniveau.
3. KNV (Koninklijk Nederlands Vervoer), werkgeversvereniging voor het beroepsgoederenvervoer en beroepspersonenvervoer. Met de KNV zal de standpuntbepaling besproken worden en zal gestreefd worden naar overeenstemming op hoofdlijnen. Dit kan uiteindelijk via een bestuurlijk overleg.

Resultaat: mogelijke aanpassing van standpuntbepaling, voor te leggen aan de wethouder/burgemeester en eventueel B&W.

Planning: december

Overleg ministerie V&W

Bij het ministerie wordt ambtelijk afgetast hoe de voorstellen van Amsterdam beoordeeld worden. Bekeken wordt waar de verordening en de wet nog niet met elkaar in overeenstemming zijn. Waar nodig zal getracht worden V&W te overtuigen van bepaalde onderdelen, zodat de wet aan de verordening aangepast wordt.

Resultaat: mogelijke aanpassing van standpuntbepaling , voor te leggen aan wethouder/burgemeester en eventueel B&W.

Planning: december

Organisatieadvies uitvoering taxiverordening

Op basis van de hoofdlijnen van de taxiverordening, kan een overzicht worden gemaakt van de belangrijkste taken die uitgevoerd moeten worden door de gemeente. Hiermee kan een advies gegeven worden over hoe de organisatie er uit moet komen te zien.

Resultaat: advies over organisatievorm, die de nieuwe taxiverordening kan uitvoeren.

Planning: februari 2010

Definitieve regels taxi Amsterdam

Op basis van de gesprekken zal een definitief stuk opgesteld worden, met daarin alle eisen die de gemeente via de verordening kan stellen. Dit stuk is inspraakplichtig.

Resultaat: definitieve standpunten van het college over de taxi Amsterdam, inclusief nota van beantwoording inspraak.

Planning: april 2010

Definitieve taxiverordening

Op basis van de definitieve standpunten kan de nieuwe Taxiverordening worden opgesteld.

Resultaat: Taxiverordening.

Planning: juni 2010

Communicatie
Er zal een communicatieplan worden opgesteld, waarin in ieder geval ingezoomd wordt op de volgende doelgroepen:

- bedrijven binnen de huidige taximarkt
- chauffeurs binnen de huidige taximarkt
- bedrijfsleven Amsterdam
- bewoners Amsterdam
- bezoekers Amsterdam