Nummer BD2009-007853
Dienst dienst ivv

Gemeente Amsterdam
Staf Taxi

Agendapunt, maandag 26 oktober 2009

STAF

Wethouder **J.H. Gerson**

Onderwerp

Reactie conceptwetsteksten wijziging Wet Personenvervoer 2000 (Taxiwet)

Gevraagde beslissing

Kennisnemen van de stand van zaken van de aanpassing van de Wet Personenvervoer 2000 en het Besluit Personenvervoer 2000 (nieuwe taxiwet)

Korte toelichting / samenvatting

Onlangs heeft het ministerie van V&W de conceptwetsteksten toegestuurd aan de G4-gemeenten met daarin het verzoek om een reactie. De wetsteksten zijn een uitwerking van de brief die de minister op 9 juli aan de Tweede Kamer stuurde. Naar aanleiding van die brief heeft de G4 een reactie gegeven met daarin de belangrijkste op- en aanmerkingen. Het ministerie geeft de G4 nu nogmaals de mogelijkheid te reageren. De reactie van de G4 wordt gezien als een advies.

Op 19 oktober en 22 oktober heeft er intensief ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen het ministerie en de G4. Doel van deze bijeenkomsten was enerzijds het verhelderen van onduidelijkheden in de wetsteksten of in de Memorie van Toelichting (MvT) en anderzijds het bespreken van de eerste reactie van de G4 op de wetsteksten. Ter voorbereiding op deze bijeenkomsten is door DIVV een bijeenkomst gehouden met diverse juristen en is input gevraagd van de politie, Stadstoezicht, Bestuursdienst en DPG.

Opbouw wet

De wetgeving wordt op een aantal punten aangepast. Belangrijkste punten van wijziging zijn:

- Er wordt een expliciete vervoerplicht opgenomen voor door de gemeenten aangewezen locaties (in artikel 74a sub 1 van het Besluit Personenvervoer 2000 (Bp2000).
- Toegevoegd is een passage over herkenbaarheid (art 70 Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000)).
- Toegevoegd zijn gemeentelijke bevoegdheden in 82a (het stellen van algemene eisen aan taxivervoer) en 82b (het verplichten van groepsvorming, gecombineerd met eisen aan het taxivervoer).
- De handhavingsparagraaf is geregeld in 82c, waarin is opgenomen dat gemeenten een last onder dwangsom kunnen opleggen bij het niet naleven van de eisen.

Algemene reactie

De wet geeft gemeenten meer bevoegdheden. Hierbij is wel een aantal kanttekeningen te maken:

1. De wet is niet integraal. De Wp2000 richt zich puur op personenvervoer. Openbare orde wordt er niet expliciet in genoemd. In de MvT wordt dit toegelicht door aan te geven dat de “aanvullende bevoegdheden niet in de eerste plaats bestemd en geschikt zijn voor beteugeling van problemen die samenhangen met agressie, geweld, openbare orde alsmede de verkeersveiligheid.” Uit de ambtelijke gesprekken is inmiddels gebleken dat gedragszaken en openbare orde wel onderdeel kunnen zijn van de eisen van de gemeente in een integrale, op verschillende wetten gebaseerde verordening en dat gemeenten hier handhavend kunnen optreden, indien een link wordt gelegd met de ‘kwaliteit van het taxivervoer’, het doel van de Wp2000. Handhaving kan dan bestaan uit het opleggen van een last onder dwangsom en het intrekken van een gemeentelijke vergunning. De tekst in de MvT zal door het ministerie worden afgezwakt.
2. Het ministerie gaat heel erg uit van het zelfregulerend vermogen van de branche en het reputatiemechanisme. Middel hiervoor is de groepsvorming. Dit is de positieve prikkel die de branche in de ogen van het ministerie nodig heeft. Om deze reden gaat de wet niet expliciet in op *repressieve* middelen. Voor gemeenten zijn deze echter erg belangrijk als stok achter de deur. Op basis van een voorbeeldenlijst die besproken is met het ministerie (zie bijlage 3) is geconstateerd dat handhavend optreden mogelijk is. Wel blijft het ministerie er op hameren dat geadviseerd wordt niet te veel repressieve middelen in te zetten, omdat dit niet de manier zou zijn waarop de wet is ingestoken.
3. De bevoegdheden van de gemeenten zijn uitputtend omschreven. Het Rijk wil een duidelijke grens om deze bevoegdheden stellen. Uit de gesprekken blijkt dat gemeenten uit de voeten kunnen met deze punten om tegen verschillende gedragingen op te treden (last onder dwangsom of intrekken gemeentelijke vergunning). De vraag die overblijft, is waarom het Rijk niet een maximaal speelveld geeft en het later eventueel nog aanpast op basis van de evaluatie.
4. Alle artikelen kunnen nog worden ingeperkt via ministeriële regelingen. Dit komt erg wantrouwend over richting gemeenten. Vooralsnog zal alleen een extra ministeriële regeling worden gemaakt over herkenbaarheid van de voertuigen, in overleg met de G4. Hierbij zal het niet gaan om de *invulling* van de herkenbaarheid maar om het bepalen *welke* zaken gemeenten kunnen gaan regelen (daklicht, stickers e.d.).
5. De G4 pleit ervoor dat gemeenten kunnen handhaven op alle zaken die zichtbaar zijn en de klant raken. Het gaat daarbij om zaken als agressie en geweld maar ook het weigeren van een rit, het niet opvolgen van aanwijzingen, het niet duidelijk weergeven van de tarieven enz. Administratieve zaken als APK, aanwezigheid chauffeurspas, wel of geen ondernemersvergunning, ijking van de boordcomputer) zijn zaken die specifiek bij het Rijk horen en waar gemeenten zich niet mee hoeven te bemoeien.

Specifieke punten

Een aantal specifieke wensen/aandachtspunten is:

1. De vervoerplicht wordt landelijk vastgelegd. Dit zou betekenen dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat hier op moet handhaven. De G4 pleit er voor dit de gemeente de keuze te geven dit zelf te kunnen handhaven.
2. Gemeenten moeten de vrijheid hebben de herkenbaarheid van voertuigen zelf te bepalen.
3. Het boete-instrumentarium moet onder de loep genomen worden. Nu wordt volstaan met een last onder dwangsom die de gemeente kan opleggen (een chauffeur krijgt de mogelijkheid de overtreding eerst ongedaan te maken, pas

daarna kan een dwangsom (een hoge!) worden opgelegd. Onduidelijk is waarom niet is gekozen voor de mogelijkheid van een bestuurlijke boete, op te leggen door de gemeente.
4. Het ministerie adviseert 82a en 82b niet gelijktijdig in te zetten (het kan overigens wel). Gemeenten willen deze optie openhouden, omdat hiermee groepsvorming verplicht kan worden én chauffeurs individueel aangepakt kunnen worden.
5. Het ministerie maakt een BIBOB-toets op de groepen mogelijk. Gemeenten pleiten er voor ook individuele chauffeurs (zzp'ers) aan dit regime te *kunnen* onderwerpen.
6. De G4 wil graag de mogelijkheid hebben een tram/busbaanontheffing alleen aan toegelaten taxiorganisatie te geven. Vooralsnog lijkt de mogelijkheid te bestaan dit te doen; het ministerie kijkt of een verdere aanpassing van wetgeving hiervoor nodig is.
7. De G4 pleit er voor dat gemeenten kunnen handhaven op het niet rijden op de meter (maar het bv tegen de wil van de klant in rijden met een zonetarief). Hetzelfde geldt voor het starttarief van busjes (€ 12,50 ipv € 7,50).
8. De G4 wil expliciet de mogelijkheid houden het First in/First out-principe te hanteren op taxistandplaatsen.
9. De G4 wil graag expliciet opgenomen zien worden dat de *mogelijkheid* bestaat het aantal groepen en de groepsgrootte te maximeren (bv op de standplaats).

Met het ministerie zijn de volgende afspraken gemaakt:
- Bovenstaande specifieke punten worden in een bestuurlijke G4-brief verwerkt.
- Er gaat een groep op initiatief van het ministerie, samen met de G4 werken aan de invulling van de term herkenbaarheid.
- Er gaat een groep op initiatief van het ministerie kijken hoe omgegaan kan worden met mogelijke lokale klachtenmeldpunten.
- Het ministerie wil graag samen met de G4 komen tot een modelverordening.

Stukken

Meegezonden stukken

1. Conceptwetsteksten Wp2000 en Bp2000 (één versie toegevoegd voor wethouder ivm hoeveelheid papier)
2. Begeleidende brief van conceptwetsteksten
3. Overzicht maatregelen waarop gemeenten willen kunnen handhaven (ingebracht bij bespreking met ministerie dd 22 oktober)
4. Eerste reactie G4 ambtelijk op conceptwetsteksten

Verdere procedurestappen met data

n.v.t.

Ander overleg: 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