Amsterdam krijgt meer grip op taximarkt

Invoering Taxiwet geeft gemeente nieuwe mogelijkheden

Een transparante en eerlijke taximarkt met duidelijke rechten voor de consument. Dat vormt de basis van de hoofdlijnen van het nieuwe Amsterdamse taxibeleid dat gisteren in het college van B&W is vastgesteld. Onderdelen daarvan zijn: de Amsterdamse Taxxxipas, een sanctiesysteem op basis waarvan Amsterdamse taxivergunningen ingetrokken kunnen worden, een centraal klachtenmeldpunt en voor elke chauffeur een uniek en herkenbaar registratienummer op het daklicht met – door Amsterdam uitgegeven - logo. Deze maatregelen voert de gemeente in na invoering van de landelijke Taxiwet (Wet personenvervoer 2000). Hiermee krijgt de gemeente na lang aandringen meer bevoegdheden om de opstapmarkt voor taxi's in Amsterdam aan te pakken.

Wethouder Eric Wiebes (Verkeer) wil dat taxichauffeurs zelf een verbeterslag maken. Chauffeurs moeten zich als ondernemers weer zelf verantwoordelijk voelen voor de kwaliteit van hun eigen product. De gemeente wil hen deze mogelijkheid geven maar niet vrijblijvend. De gemeente bepaalt de minimale eisen voor de kwaliteit en kan straks sanctioneren als die eisen niet gehaald worden. Chauffeurs moeten in bezit zijn van een Amsterdamse taxivergunning (de 'Taxxxipas') en een daklicht met een uniek nummer dat zowel te herleiden is naar de individuele chauffeur als naar de groep waar die zich bij heeft aangesloten. Anonieme taxichauffeurs behoren daarmee tot het verleden. Met deze maatregelen heeft de Amsterdamse taximarkt de kans om een normale branche te worden.

Daarnaast wordt een sanctiesysteem ontwikkeld. De TTO (Toegelaten Taxiorganisatie, een groep waarin alle chauffeurs zich moeten organiseren), is aanspreekpunt en wordt - evenals de taxichauffeur - aangesproken op niet correct gedrag met bijbehorende gevolgen. Zo kan de gemeente bij veel (verkeers)overtredingen of klachten ingrijpen door bijvoorbeeld de vergunning (tijdelijk) in te trekken. In het uiterste geval kan de gehele groep worden verwijderd van de Amsterdamse taximarkt. Nieuw is ook dat de gemeente een Bibob toets kan doen om taxichauffeurs of een hele TTO te screenen. Er komt een landelijk klachtenmeldpunt dat zich inzet voor de consument en informatie over klachten doorstuurt aan de gemeente. Hierdoor kan de gemeente goed zicht houden op wat er gebeurt op de eigen taximarkt.

Amsterdamse taximarkt

De wijziging van de landelijke wet schept de kaders om een gemeentelijke taxiverordening te maken. De opstapmarkt voor taxi's in Amsterdam is de grootste van Nederland. Na het vrijgeven van de taximarkt in 2000 had de gemeente te weinig mogelijkheden om bij incidenten in te grijpen. Toezicht was slechts mogelijk op de standplaatsen op CS en Leidseplein. Op beide standplaatsen staat naast de toezichthouders een taxihost die klanten informatie geeft en helpt bij het instappen. Daarmee investeert de gemeente Amsterdam jaarlijks zo'n 1 miljoen euro in deze particuliere markt.
Er wordt nog bekeken of (een deel van) de handhavingskosten verhaald kunnen worden op chauffeurs.

Landelijk is driekwart van de omzet in de taximarkt afkomstig van het contractvervoer en het zakelijk taxivervoer. In Amsterdam wordt, afwijkend van het landelijk gemiddelde, juist 45% van de omzet gehaald op de opstapmarkt (straatmarkt en opstappen op een standplaats). Werkgeversorganisatie KNV schat dat de helft van de landelijke omzet op de opstapmarkt in en rond Amsterdam wordt verdiend.

Planning

De nieuwe Taxiwet wordt - afhankelijk van behandeling in de Tweede en Eerste Kamer - naar verwachting medio 2011 ingevoerd. Hierna kan het traject voor de Amsterdamse verordening worden gestart. Na inspraak volgt behandeling in de gemeenteraad. Naar verwachting wordt de verordening in 2012 van kracht.