Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Annotatie staf Taxi 10 januari 2011

Gegevens

Aan	Ronald Venderbosch, [redacted], [redacted], [redacted] en S[redacted]
Van	Taxiteam
Opsteller	[redacted]
Datum	6-1-2011
Vergadering d.d.	10-1-2011
Meegezonden stukken	Geen
Korte toelichting	

Bijgaand per agendapunt een toelichting en de gewenste uitkomst.

Agendapunt:

1. ***Bespreken beleidsplan Taxi (concept, versie 7).*** Eerder heeft Wiebes deze versie toegestuurd gekregen. De bedoeling was het te bespreken. Dit ging niet door. Het taxiteam heeft de wens toch de huidige versie verder te bespreken en in te gaan op de vervolgstappen die hierbij gezet moeten worden. De wens van de wethouder is op korte termijn naar B&W te gaan met een aantal hoofdpunten van het nieuwe taxibeleid. Het taxiteam bespreekt graag op welk detailniveau dit stuk naar B&W moet, of dit voor of na vaststelling van de wet moet en of dit tevens het stuk kan zijn dat de inspraak ingaat. De planning van een dergelijk stuk is afhankelijk van de hierop gegeven antwoorden

   De volgende planning is mogelijk:

Half maart:	advies en overeenstemming met Handhavingsplatform, branche en subdriehoek gereed half maart.
28 maart:	staf taxi
16 mei:	BT (nog 1 staf speling voor mogelijke wijzigingen)
31 mei:	B&W (eventueel hierna inspraakprocedure)
7 juli:	Cie VVL

   In deze procedure wordt de driehoek meegenomen (wordt nog gepland).

   Doel: instemmen met procedure en duidelijkheid van wethouder over detailniveau van stuk voor B&W.

2. [redacted]

Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Annotatie staf Taxi 10 januari 2011

Valt buiten reikwijdte Wob-verzoek

3. Valt buiten reikwijdte Wob-verzoek

4. Valt buiten reikwijdte Wob-verzoek

5. ***Verzenden brief aan de commissie met bijgevoegd de kwartaalrapportage***. Begin december 2010 is Wiebes akkoord gegaan met deze brief (zie bijlage). Deze is echter niet op de staf besproken. Het taxiteam wilde graag de mening weten van Wiebes over het versturen van een kwartaalrapportage tot en met september die een half jaar later pas bij de commissie zou komen. Voorstel is nu bij dezelfde brief de jaarrapportage 2010 mee te sturen.

Planning: indien via de normale procedure staf gewerkt wordt is de commissie van 31 maart niet haalbaar, dan wordt het de commissie van 21 april. De commissie van 31 maart is wel haalbaar als het stuk via de weekendmap wordt aangeleverd.

Doel: instemming met meesturen jaarrapportage, keuze voor aanleveren via staf of weekendmap

6. Valt buiten reikwijdte Wob-verzoek [redacted]

Bijlage: conceptbrief aan commissie VVL

Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Annotatie staf Taxi 10 januari 2011

BIJLAGE BIJ ANNOTATIE

Geachte leden van de commissie VVL,

Met deze brief informeer ik u over de voortgang op het taxidossier. Als vertrekpunt hiervoor geldt de notitie 'Naar een gezonde taximarkt' uit 2009, zoals door het college vastgesteld. In februari 2010 is de raadscommissie geïnformeerd over de voortgang hiervan aan de hand van de 'Voortgangsrapportage Naar een gezonde taximarkt'. In de commissie VVL van 11 november 2010 heb ik u kort een mondelinge stand van zaken gegeven.

Onderstaand overzicht bevat de genomen maatregelen en resultaten die met deze maatregelen bereikt zijn. De bijgevoegde kwartaalrapportage met daarin de laatste cijfers over de handhaving, maakt integraal onderdeel uit van dit voortgangverslag. Over de voortgang en invulling van de nieuwe taxiwet bericht ik u separaat. Deze voortgangsrapportage is bedoeld om de inspanningen onder de huidige wetgeving te duiden.

1. Maatregelen tot verbetering van taxivervoer

De aanpak van Amsterdam is gericht op het ordelijk laten verlopen van de taximarkt, met een focus op de opstapmarkt (standplaats en aanhouden op straat). Een belangrijk deel van de maatregelen is gericht op het versterken van de handhavinginspanningen op de standplaatsen CS en Leidseplein. Daarnaast vinden er activiteiten plaats die meer van generieke aard zijn en tot doel hebben de taximarkt binnen Amsterdam te verbeteren. Hieronder volgt een korte samenvatting van de ondernomen activiteiten.

a. Verlengingsexamen CCV
In het derde kwartaal van 2009 ontstond ophef over een verplicht verlengingsexamen CCV (moet elke vijf jaar herhaald worden) dat als voorwaarde dient voor het rijden op de vrije tram/busbaan. Het CCV certificaat geldt als basis voor het verkrijgen van een ontheffing voor gebruik van de vrije tram/busbaan. De maatregel van het verlengingsexamen is door de raad in 2003 ingevoerd en moest in 2009 voor het eerst worden geëffectueerd. Gebleken is dat er onder de taxichauffeurs veel onduidelijkheid bestaat over de invoering van deze maatregel. In februari 2010 is toegezegd om in overleg met de taxibranche te komen tot een oplossing. Uit het overleg met de taxibranche hierover is een voorstel voor een strafpuntensysteem voortgekomen. Het strafpuntensysteem moet er toe leiden dat een taxichauffeur die overtredingen maakt en hiervoor van politie, DST of IVW een proces verbaal/rapport van bevindingen ontvangt ook strafpunten verzamelt. Het overschrijden van een bepaald aantal strafpunten leidt tot de verplichting opnieuw het CCV- examen (toets op vakbekwaamheid) af te leggen. Kosten hiervan bedragen op dit moment 731 euro. Hiermee wordt bereikt dat alleen degene die zich niet als een vakbekwaam taxichauffeur gedraagt, opnieuw examen moet doen. Dit in tegenstelling tot het verlengingsexamen dat generiek voor iedere chauffeur geldt, ongeacht zijn staat van dienst. U wordt separaat van dit verslag betrokken bij de verdere uitwerking van dit systeem. Om het strafpuntensysteem goed te laten functioneren is een adequaat informatiesysteem nodig, waarin alle overtredingen van taxichauffeurs worden geregistreerd. Vanuit dit systeem worden de chauffeurs en de TTO waarbij hij is aangesloten geïnformeerd.

b. Klachten
Landelijk is er bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) een klachtennummer waar consumenten van de taxi een klacht kunnen indienen. Zowel het indienen van de klacht als het afhandelen is niet inzichtelijk. Ook is er geen actueel beeld welke klachten over Amsterdamse taxi's worden ingediend. Vanuit de brancheorganisatie Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) worden stappen ondernomen om tot een onafhankelijk, beter en klantvriendelijker klachtensysteem te komen. Deze initiatieven worden door DIVV nauwlettend gevolgd om daarin ook het belang van Amsterdam helder te krijgen. Ingediende klachten kunnen behulpzaam zijn in het nemen van de juiste maatregelen gericht op verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer. Op dit moment ziet het er naar

uit dat de stichting landelijk klachtenmeldpunt per 1 januari 2011 start. Van belang is dat daarbij meer opvolging van de klacht is: de ondernemer krijgt een herinnering maar ook de gemeente krijgt inzicht in de klacht.

c. Pilots
De gemeente stimuleert private bedrijven zelf oplossingen te vinden voor mogelijke taxiproblemen. Zo heeft de RAI in 2010 een pilot gehouden. Tijdens zes evenementen is het gebied voor de RAI exclusief aan de TCA gegund. Uit een evaluatie van deze pilot blijkt dat politie, stadsdeel, RAI, TCA en bewoners tevreden zijn over de uitkomst. De verkeersproblematiek op de toeleidende routes is minder geworden en ook de klanten van de RAI worden op een nette manier behandeld.

d. Jaarlijks onderzoek kwaliteit straattaxi
In de Taxiconvenanten G4-Rijk van de afgelopen jaren hebben de vier grote steden met het Rijk afspraken gemaakt om de kwaliteit van de straattaxi in de vier grote steden te verhogen. Hiertoe wordt jaarlijks een evaluatie uitgevoerd. Een belangrijk onderdeel van deze evaluatie is de beoordeling door consumenten van de kwaliteit van het taxivervoer. Deze klantwaardering wordt door middel van mystery guest onderzoek in kaart gebracht. Het onderzoek wordt gebruikt als indicator voor de effectiviteit van het convenant, maar geeft daarnaast ook een algemeen beeld van de straattaxi (opstap- en belmarkt) in de vier grote steden.
In 2010 scoort een taxirit in Amsterdam gemiddeld een 7,4 (in de overige steden een 7,2). Dit cijfer wordt de laatste jaren langzaamaan beter (2006: 7,1; 2007: 7,2; 2008: 7,3; 2009: 7,3). Het percentage ritten dat een onvoldoende scoort is onveranderd. In 2010 krijgt één op de twaalf ritten een onvoldoende (8%). In vergelijking met 2009 rijden de taxichauffeurs ongeveer even vaak de kortste rit of meest logische route (84%). Belangrijkste oorzaak voor omrijden zijn opstoppingen (22%) of wegonderbrekingen (42%). Er zijn niet veel excessen waargenomen bij de prijsbepaling van de ritten. Bijna alle taxichauffeurs (98%) zetten de meter aan bij start van de rit. In bijna alle gevallen (99%) was het starttarief van de meter lager of gelijk aan het wettelijke maximum van € 7,50. Bij de meeste ritten (67%) maakt de taxichauffeur geen overtredingen. Dit is wel lager dan in 2009 toen het aantal nog op 72% lag. In 27% van de ritten maakt de taxichauffeur één overtreding per rit en in 6% van de ritten meerdere overtredingen.
Te hard rijden is de meeste voorkomende overtreding. In 7% van de ritten wordt door rood licht gereden. In het algemeen wordt de kwaliteit van het taxivervoer (netheid taxi, geur, verzorging chauffeur, bejegening) als voldoende beoordeeld.
De ruwe date van het onderzoek zijn opgevraagd om in samenwerking met O+S nader te onderzoeken. Verder wordt samen met O+S bekeken of het zinvol is taxi als standaardonderdeel mee te nemen in het Omnibusonderzoek van de gemeente Amsterdam.Onderzoek in 2011

e. Overleg met de taxibranche
Ter voorbereiding op de invoering van de nieuwe Wet personenvervoer 2000 (de Taxiwet) wordt structureel overleg gevoerd met vertegenwoordigers uit de taxibranche. Het doel is hen te betrekken bij de uitwerking van het Amsterdamse taxiplan. Het overleg verloopt constructief en verbindt partijen in het verbeteren van de kwaliteit in het taxivervoer. Door het verhogen van de betrokkenheid en inbreng van de taxibranche met het opstellen van maatregelen voor verbetering van de kwaliteit in het taxivervoer (invoering Toegelaten Taxi Organisaties) neemt de verantwoordelijkheid van de branche toe. De gemeentelijke regels winnen aan kracht als zij uitvoerbaar zijn door de taxibranche en ook kunnen rekenen op draagvlak. Op dit moment is het lastig dat ‘de’ vertegenwoordiger van ‘de’ taxibranche niet bestaat. Om die reden vindt er nog overleg plaats met een zo divers mogelijk gezelschap van taxiondernemers. Het overleg met de taxibranche wordt door het taxiteam van DIVV gevoerd.

2. Handhaving

a. Regionaal Veiligheidsplan Amsterdam-Amstelland (RVP)
Het onderwerp taxi is voor de periode 2011 – 2014 opgenomen in het RVP van de regio Amsterdam-Amstelland. Onder aansturing van de Driehoek vindt er gericht toezicht plaats

op de taxichauffeurs. Op basis van het RVP werken politie, OM en gemeente nadrukkelijk samen in de handhaving en eventuele vervolging van taxichauffeurs.

b. Handhavingplatform
Op 31 augustus 2009 heeft de gemeente Amsterdam (burgemeester en wethouder Verkeer en Vervoer) met het Openbaar Ministerie, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de regiopolitie Amsterdam-Amstelland een samenwerkingsovereenkomst afgesloten om tot betere en meer gezamenlijke handhaving van de taximarkt te komen. Op basis van deze overeenkomst vindt er tussen de verschillende handhavende partijen afstemming plaats over de verschillende controles, worden er gezamenlijke controles gepland en uitgevoerd en wordt de uitwisseling van operationele informatie verbeterd. Dit gebeurt in het handhavingplatform. Het uitwisselen van kennis en informatie met als doel meer grip te krijgen op de taxibranche wordt nu in de vorm van een gezamenlijk project “meest overlastgevende chauffeurs” (zie hieronder) uitgewerkt.
In het algemeen geldt dat de gemeente voorziet in het toezicht en de handhaving op het taxivervoer op de standplaatsen CS en Leidseplein. De politie ondersteunt de toezichthouders en de handhavers en controleert de taxi’s in de rest van de stad. Ook IVW voorziet op basis van de Wp 2000 (Taxiwet) in haar specifieke handhavingstaak binnen Amsterdam.

c. aanpak overlastgevende taxichauffeurs
Ondanks de inspanningen vanuit de gemeente en ook de taxibranche zelf om de chauffeurs aan te spreken en te handhaven op hun gedrag lijkt het er op dat een groep taxichauffeurs zich systematisch onttrekt aan elke vorm van (sociale) controle. Men doet waarin men zin heeft en bepaalt daarmee het (slechte) imago van de branche. Om de kwaliteit van het taxivervoer in Amsterdam te verbeteren kan niet volstaan worden met aanvullende regels met een meer generiek karakter. Er zijn gerichte maatregelen nodig om deze groep van overlastgevende chauffeurs aan te pakken. Vanuit het handhavingplatform is op basis van gegevens van de politie een selectie gemaakt van taxichauffeurs die zich in de periode 2009 veelvuldig hebben schuldig gemaakt aan verkeersovertredingen (> 10 verkeersovertredingen waarvoor men staande is gehouden). Door het Taxiteam is een plan van aanpak opgesteld waarin de handhavingpartners de groep van meest overlastgevende chauffeurs gezamenlijk gaan aanpakken. In oktober 2010 is gestart met een eerste groep van vijf chauffeurs. Het doel is door te gaan totdat de 300 meest overlast gevende chauffeurs zijn aangepakt. Het is hierbij niet de bedoeling nog meer overtredingen te constateren en meer processen verbaal te produceren (dit werkt blijkbaar niet voor deze groep). De chauffeurs die tot deze groep behoren moeten bij aanhoudend slecht gedrag uiteindelijk van de (Amsterdamse) markt worden verwijderd. Zij drukken een negatief stempel op de taxibranche en benadelen daarmee de klanten en de overige taxichauffeurs. In dit plan werken politie, IVW, Belastingdienst en DIVV nauw samen om de chauffeur in zijn economisch belang te raken. Hierbij ligt de focus op controle van het Arbeidstijdenbesluit, fiscale wetgeving en ondernemersvergunning. De voortgang van deze aanpak wordt maandelijks gerapporteerd aan het Bestuurlijk Team van burgemeester en wethouder Taxizaken.

d. Tram/busbaanontheffing
Elk jaar worden per 1 februari de tram/busbaanontheffingen (TBO) verlengd. Met deze ontheffing mogen taxichauffeurs gebruik maken van de vrije tram/busbaan binnen Amsterdam. Om in aanmerking te komen voor een TBO moet men een chauffeurspas kunnen overleggen en met succes het CCV-examen afgerond te hebben. Het CCV-examen betreft de vakbekwaamheid die specifiek voor Amsterdam is ontwikkeld. Hierin worden taxichauffeurs, die in Amsterdam gebruik willen maken van de vrije tram/busbaan, getoetst op o.a. de stad- en stratenkennis van Amsterdam en de klantgerichtheid. Het examen wordt afgenomen door het CCV dat een onderdeel is van het Centraal Bureau voor de Rijvaardigheid (CBR).
Sinds 1 januari 2010 zijn 2781 TBO’s uitgereikt. Houders van een TBO moeten zich aan de voorschriften houden die op de ontheffing staan. Overtreding van deze voorschriften leidt tot (tijdelijke) intrekking van de TBO. Sinds 1 januari 2010 tot eind november zijn 157

TBO's (tijdelijk) ingetrokken. Tegen deze intrekkingen hebben 26 chauffeurs bezwaar gemaakt, waarbij 7 bezwaren gegrond en 19 bezwaren ongegrond zijn verklaard.

3. Centraal station

a. Verlenging belanghebbendenvergunning (BHV) taxistandplaats CS
Net als in 2010 zal voor 2011 een verlengingsronde plaatsvinden van de BHV. Bij deze verlenging zal wederom extra gecontroleerd worden op de vereisten (in bezit van een tram/busbaanontheffing, in bezit van TX-keur, auto niet ouder dan zes jaar, roetfilter indien een dieselauto). Op de standplaats geldt sinds 1 januari 2011 een maximum van 400 BHV's. Dit aantal is vastgelegd om de verkeersoverlast op de Ibisweg niet te groot te laten worden.

b. Inzet handhaving en taxigastheer
De inzet en samenwerking van de verschillende partijen die het toezicht op het CS verzorgen is verder op elkaar afgestemd. Door Dienst Stadstoezicht (DST) is een flexteam van 25 BOA's ingewerkt dat verantwoordelijk is voor de werkzaamheden op de taxistandplaats CS. Deze handhavers staan dagelijks van 16.00 – 02.00 uur op de standplaats en houden toezicht op het ordentelijk verloop van het taxivervoer en het juist gebruik van de standplaats. Daarnaast is er dagelijks een taxigastheer tussen 08.00 en 02.00 uur op de standplaats aanwezig om passagiers te begeleiden en te adviseren over het taxivervoer. Voor de goede orde: BOA's hebben verbaliseringsbevoegdheid, de taxigastheer heeft dat niet.

De taxigastheer wordt aangestuurd door de teamleider van DST. Indien een calamiteit zich voordoet kan de taxigastheer de BOA's van het flexteam inschakelen.

In de afgelopen periode is op een aantal momenten extra controles geweest door de handhavers van DST. Zo zijn er af en toe in het weekend na 02.00 uur acties gehouden. Dit heeft overigens niet geleid tot extra intrekkingen van BHV's.

In 2010 hebben de handhavers 21 Rapporten van Bevindingen opgemaakt die geresulteerd hebben in het (tijdelijk) intrekken van de BHV. Vier intrekkingen hebben plaatsgevonden omdat het TX-certificaat niet meer geldig was. Negen RvB's zijn niet gegrond verklaard, zodat de chauffeur weer toegang heeft tot de standplaats. De overige 8 intrekkingen hebben plaatsgevonden naar aanleiding van het weigeren van een korte rit (4x), tijdelijk verlopen van het TX keurmerk (1x), ontbreken van een TBO (1x) en het niet opvolgen van een aanwijzing van een ambtenaar (2x).

c. Kosten handhaving en toezicht
De kosten voor inzet van de handhavers van DST en de taxigastheer zijn voor 2010 begroot op € 1.090.500. Op basis van de convenanten G4-Rijkvoorziet het Rijk door middel van cofinanciering in een bijdrage van € 450.000 voor extra toezicht en handhaving.

d. Bosbaan overleg
In 2010 is een aantal keer een speciale bijeenkomst georganiseerd voor chauffeurs die rijden op het CS. Dit overleg vond plaats aan de Bosbaan (en het heeft daarom de naam Bosbaanoverleg gekregen) en had tot doel de chauffeurs te betrekken in de maatregelen tot verbetering van het taxivervoer vanaf CS. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de gemiddelde taxichauffeur op een nette en betrouwbare manier zijn vak wil uitoefenen. Hij investeert om op de standplaats CS te mogen komen door middel van een opleiding (CCV-examen), door het behalen van het TX-certificaat, door de aanschaf van een tram/busbaanontheffing, door de aanschaf van een auto die jonger is dan zes jaar en tenslotte door de aanschaf van een BHV vergunning. Deze investeringen moeten uiteindelijk door het vervoer van klanten terugverdiend worden. Met dit als gegeven is het vreemd als de taxichauffeur van zijn werk op CS er een rommeltje van maakt. Een beperkte groep van chauffeurs veroorzaakt de overlast die daarmee typerend lijkt voor het taxivervoer van CS. Door de chauffeurs te betrekken in het opstellen van de verbeterplannen worden zij aangesproken op hun verantwoordelijkheid. Hiermee wordt

een onderscheid gemaakt met de chauffeurs die zich niet willen gedragen naar de opgestelde regels en de standplaats alleen maar zien als een plek om gemakkelijk aan geld te komen.

Het resultaat van de gesprekken is bemoedigend. Eén van de zorgpunten betrof het hanteren van verschillende tarieven voor het vervoer van 1 - 4 passagiers. Voor het vervoer van 1 – 4 personen geldt een starttarief (€ 7,82) dat gebaseerd is op het gebruik van een normale taxi. Steeds meer taxichauffeurs maken echter gebruik van een taxibus, waarin maximaal 8 personen vervoerd kunnen worden. In dat geval mogen de taxichauffeurs een hoger starttarief (€ 12,52) hanteren. De chauffeurs van de taxibusjes bleken in steeds meer gevallen ook bij het vervoer van 4 of minder personen een hoog starttarief te rekenen, omdat gebruik wordt gemaakt van de taxibus. Deze handelswijze is tegen de bedoelingen van de wetgever. Vanuit de taxibranche wordt deze handelswijze niet goedgekeurd. Omdat verschillende tarieven voor de klanten op CS leidt tot een onduidelijke maar bovendien oneerlijke situatie is besloten hiertegen op te treden. Ondanks het verzet vanuit de chauffeurs met een busje heeft handhaving erin geresulteerd dat sinds de zomer weer voor iedereen hetzelfde tarief wordt gehanteerd. Handhaving van de juiste tarieven blijkt een lastige opgave. Ook zodra de handhaving op dit aspect verslapt proberen sommige chauffeurs er toch weer een slaatje uit te slaan, waar de consument de dupe van wordt.

e. Gericht toezicht op overlastgevende chauffeurs
Voor het mogen betreden van de standplaats op het centraal station is de BHV pas uitgegeven. Aan deze pas zijn voorschriften gesteld, onder andere over gedragingen op de standplaats.
Door de taxigastheer en de handhavers wordt hierover gerapporteerd. Uit de rapportages blijkt dat een aantal chauffeurs weliswaar geen overtredingen begaat, maar zich niet netjes op de standplaats gedraagt en bijna constant de randen opzoekt van toelaatbaar gedrag. Dit is onwenselijk en geeft een verkeerd signaal af bij de medegebruikers van de standplaats.

Om een duidelijk signaal af te geven dat de gemaakte afspraken over gedragingen op de standplaats serieus nemen, is besloten een aantal chauffeurs dat zich als notoir lastpak gedraagt aan te spreken op hun gedrag. Het geconstateerde gedrag past niet in de gedachte van een kwaliteitstaxi op CS.
De meest overlastgevende chauffeurs worden ontboden voor een ’10-minutengesprek’. Hierin wordt de chauffeur aangesproken op zijn hinderlijk gedrag. Indien de chauffeur zijn gedrag niet aanpast worden inspanningen ondernomen om zijn toegangspas (BHV) voor CS in te trekken. Hiertoe moeten nog wel de voorschriften voor de BHV aangepast worden. Duidelijk moet zijn dat ook herhaaldelijk vervelend (maar net niet strafbaar) gedrag niet getolereerd wordt.

De gesprekken met de eerste chauffeurs hebben in november. Deze gesprekken passen in de totaalaanpak om chauffeurs op straat en op de taxistandplaats te laten merken dat de gemeente geen wanordelijkheden meer accepteert.

f. Aanpassingen infrastructuur
Er is een mobiele keet geplaatst voor de toezichthouders en handhavers. De keet is eind 2010 vervangen door een portocabin op dezelfde locatie met aansluiting op elektra. De bedoeling is dat deze keet ruimte biedt voor de handhavers totdat de taxistandplaats is verplaatst naar IJzijde.

De afgelopen periode is een aantal aanpassingen aan de standplaats uitgevoerd. Door aangepaste bewegwijzering en routing wordt geprobeerd de klant te leiden naar de kop van de standplaats. Omwille van de veiligheid en voor een betere uitstraling wordt nog een aantal verbeteringen voorbereid. Tegenover de fietsenstalling aan de ‘Ibisweg’ is een ‘losplek’ voor taxichauffeurs ingericht zodat zij hun klant bij het CS kunnen afzetten.

g. Verplaatsing taxistandplaats naar IJzijde (west)
In de ontwikkeling van het stationseiland is voorzien dat op termijn (v.a. 2013) de taxistandplaats naar de IJzijde (westzijde) wordt verplaatst. Hierdoor ontstaat een

standplaats voor ruim 30 taxi's met 4 laadplekken. Uitgangspunt is dat de standplaats volgens het "First-in/First-out" principe wordt ingericht en volledig afsluitbaar is.

h. Resumé
De ontwikkelingen op de taxistandplaats vertonen een opwaartse beweging. Er doen zich geen ernstige incidenten voor. De kwaliteit is echter nog niet op het gewenste niveau. De bereikte status quo is nog broos en kan zo maar weer inzakken. De komst van nieuwe wetgeving (groepsvorming) kan ook voor het CS een toegevoegde waarde hebben. Tot dat moment wordt wel doorgegaan met het specifieke regime van de kwaliteitstaxi om de grip op de chauffeurs niet te verliezen. De inzet van handhaving zal gecontinueerd moeten blijven. De invoering van nieuwe wetgeving zal geëvalueerd moeten worden om vast te stellen of en hoe het huidige regime van BHV's afgebouwd moet worden.

4. Leidseplein

a. Inzet toezichthouders
De inzet van vier toezichthouders op de taxistandplaats Leidseplein is ongewijzigd (vrijdag en zaterdag van 23.00 uur tot 07.00 uur) gebleven. Sinds eind december 2009 staat bij de staart van de taxistandplaats een verkeersregelaar om de toestroom van taxi's te reguleren. Daarbij is het al wel duidelijk dat één verkeersregelaar minimaal is om de grote toevoer van taxi's op de piekmomenten in goede banen te leiden. De verkeersregelaar ondervindt regelmatig problemen omdat taxichauffeurs niet altijd zijn aanwijzingen opvolgen. Omdat de verkeersregelaar beperkte bevoegdheden heeft, kan hij niet sanctioneren. Zodra een taxichauffeur weigert zijn aanwijzingen op te volgen is ingrijpen van de politie nog de enige mogelijkheid. Het effect van de regelaar is dat de taxi's aan het rijden worden gehouden en er geen stagnatie op de weg ontstaat.

Op de drukke uitgaansavonden vervult de toezichthouder een regulerende rol bij het gebruik van de taxi. Hij helpt de klanten bij het instappen en voorkomt dat er escalaties ontstaan bij het kiezen van een taxi of bij het voordringen van klanten. Daardoor zit er ook een goede vaart in het aan- en afrijden van de taxi's. Klanten, taxichauffeurs en politie oordelen positief over de aanwezigheid van toezichthouders op de drukke uitgaansavonden. Op de piekmomenten (vrijdag- en zaterdagnacht) worden tussen 24.00 – 04.00 uur gemiddeld 600 ritten vanaf het Leidseplein gereden. In de zomer lag de piek op 729 ritten in het tijdsblok. De grote vraag naar taxi vereist een groot aanbod. Vanwege de beperkte infrastructurele mogelijkheden veroorzaken de taxi's daarmee wel veel verkeersoverlast. Deze overlast beperkt zich niet alleen tot het Leidseplein maar is ook merkbaar op de Leidsebrug en de Stadhouderskade.

b. Verplaatsing taxistandplaats
Het Stadsdeel Centrum bereidt de herinrichting van het Leidseplein voor. Dit zal gevolgen hebben voor de taxistandplaats die verplaatst moet worden. Op basis van de Nota van Uitgangspunten zijn de voorlopige conclusies:
- Na uitgebreide vergelijking van locaties en varianten, is het voorstel de taxistandplaats te plaatsen op de Leidsebrug richting plein, waarbij de taxi's ook weer van de brug wegrijden richting Stadhouderskade
- er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor en eisen aan een taxibuffer. Aan de benodigde eisen is in dit drukke gebied niet te voldoen, wat maakt dat er geen mogelijkheid is om een buffer te realiseren.
- Om de stroom taxi's richting standplaats op de drukke uren enigszins te reguleren en de doorstroming van de Stadhouderskade te waarborgen, wordt gewerkt aan een beperkte wijziging van de inrichting van de Stadhouderskade en het kruispunt. Een haalbare optie lijkt om een extra taxi opstelstrook te creëren op de Stadhouderskade die uitkomt op de standplaats.
- De taxistandplaats krijgt het principe First-in/First-out. Op de Leidsebrug ontbreekt het aan de ruimte om op een verkeersveilige manier vrij uit te kunnen rijden. Daarnaast is het op uitgaansavonden van belang dat het plein zo snel mogelijk leegstroomt. Snel instappen en wegrijden is dan van belang. Een situatie met vrij uitrijden maakt dit lastiger.

c. Kosten toezicht

Kosten voor de inhuur van toezichthouders en verkeersregelaar in 2010 is begroot op € 163.500.

d. Resumé
Er hebben zich sinds de zomer van 2009 geen ernstige incidenten meer voorgedaan. Ook op de piekmomenten is de situatie onder controle. Hierbij is wel veel inzet van toezichthouders en politie voor nodig. De meeste aandacht komt voort uit de bijzondere infrastructurele situatie (weinig ruimte) en het feit dat het een uitgaansgebied betreft. De intensiteit van het gebruik en het hoge aantal bezoekers kan zomaar incidenten opleveren. De inzet van toezicht zal dan ook gecontinueerd moeten blijven.

5. Organisatie

In 2010 is invulling gegeven aan de vorming en inrichting van het Taxiteam, als onderdeel binnen DIVV. Met het Taxiteam ontstaat een coördinatie- en expertisecentrum voor taxi binnen de gemeente. Van hieruit vindt de beleidsvoorbereiding plaats en wordt de uitvoering gemonitord. Het Taxiteam onderhoudt het contact met de branche, de koepelorganisaties, het Rijk en andere belanghebbenden. Vanuit het Taxiteam worden diensten als DST en DPG aangestuurd, die werkzaamheden verrichten in het taxidossier. Het Taxiteam adviseert de wethouder Verkeer en Vervoer en het management van DIVV over de ontwikkelingen in het taxivraagstuk.

Het hoofd van het Taxiteam is aangesteld. Vanuit DIVV zijn twee beleidsmedewerkers en een projectassistent ingezet. De procedure voor werving van een coördinator toezicht en handhaving loopt.

Een belangrijke inspanning wordt de inrichting van een informatiesysteem waar ook de gegevens over taxichauffeurs zoals die bekend is bij de politie, het OM, IVW, Belastingen en andere diensten in gecombineerd wordt. Vanuit dit systeem wordt de beleidsontwikkeling voor taxi vorm gegeven, vindt de aansturing van de handhaving plaats en wordt het strafpuntensysteem ingericht. Doel is op de hoogte te zijn van het reilen en zeilen van de taximarkt in het algemeen en de chauffeurs in het bijzonder, zonder dat de gemeente als politieagent achter elke chauffeur aangaat.

Met vriendelijke groet,

Eric D. Wiebes
Wethouder Verkeer, Vervoer en Infrastructuur