Versie 6 d.d. 2 februari 2012

# Toelichting op de Taxiverordening Amsterdam 2012

## Algemene inleiding

Op 1 oktober 2011 is de Wet personenvervoer 2000 gewijzigd. Het doel van deze wetswijziging is de bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer en de versterking van de gemeentelijke bevoegdheden in het belang daarvan. Met deze wijziging heeft een aantal gemeenten, waaronder Amsterdam de mogelijkheid gekregen om bij of krachtens gemeentelijke verordening regels te stellen die in het belang zijn van de kwaliteit van het op de gemeentelijke openbare weg aangeboden taxivervoer.

Deze mogelijkheid voor gemeenten is voortgekomen uit jarenlange problemen op de taximarkten van met name de vier grote steden. In 2008 analyseerde de landelijke 'Taskforce Toekomstvisie Taxi' de problemen op de taximarkt. Geconstateerd werd dat er een aantal marktimperfecties aanwezig waren op de taximarkt, waardoor de basiskwaliteit van taxivervoer niet gehaald werd. In het advies van de landelijke taskforce is opgenomen dat gemeenten een aantal aanvullende bevoegdheden moeten krijgen om de kwaliteit van taxivervoer te verbeteren. Deze aanvullende bevoegdheden zijn expliciet bedoeld voor de opstapmarkt: het vervoer vanaf de standplaats en het aanhouden op straat. De landelijke taskforce concludeerde dat de belmarkt en contractmarkt goed functioneerden en dat daar geen aanvullende maatregelen voor nodig waren.

Het advies van de landelijke taskforce is overgenomen door de minister en vervolgens verwerkt in de Wp2000. Deze wet stelt regels over het taxivervoer in Nederland. Doel van de wet met betrekking tot taxivervoer is de bevordering van concurrentie en marktwerking, waarmee het taxivervoer als onderdeel van het totale verkeer- en vervoerbeleid versterkt wordt. Toetreding tot de markt is in principe vrij, zolang aan bepaalde basisregels wordt voldaan op het gebied van tarifering, voertuig, chauffeur en ondernemer.

Met de wijziging van de Wp2000 veranderen deze landelijke bevoegdheden niet. Zij blijven van kracht, ook als een gemeente er voor kiest aanvullende regels te stellen met betrekking tot de kwaliteit van taxivervoer. Gedachte van de wetgever achter deze aanvullende regels is dat gemeenten maatwerk kunnen bieden op hun eigen grondgebied, gericht op de specifieke problemen die een gemeente heeft met de lokale taximarkt.

## Indeling en systematiek

Gekozen is voor een indeling waarin samenhangende onderwerpen zo veel mogelijk bij elkaar zijn gebracht.

De verordening begint met een hoofdstuk met algemene bepalingen, gevolgd door een hoofdstuk over het aanbieden van taxivervoer op de opstapmarkt. De verordening besluit met een hoofdstuk over handhaving en met een hoofdstuk over slotbepalingen.

De verordening heeft een gelaagde opbouw. Het eerste hoofdstuk bevat bepalingen van algemene strekking die gelden voor de hele verordening. Zo zijn in paragraaf 1

de begrippen gedefinieerd en zijn in paragraaf 2 algemene bepalingen over vergunningen opgenomen. In hoofdstuk 2, paragraaf 1 is een bepaling opgenomen ten aanzien van de mogelijkheid capaciteitsbeleid in te voeren en tevens is in deze paragraaf het minimum aantal Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's) geregeld. In paragraaf 2 zijn vervolgens de verbodsbepalingen - behoudens vergunning - geregeld. Paragraaf 3 regelt vervolgens de voorwaarden en voorschriften waar een TTO zich aan dient te houden en de bijzondere weigerings-, wijzigings-, schorsings- en intrekkingsgronden alsmede de looptijd van de vergunning. Paragraaf 4 regelt behalve de toonplicht van de Taxxxipas de voorwaarden en voorschriften ten aanzien van chauffeurs en de daarmee samenhangende bijzondere weigerings-, wijzigings-, schorsings- en intrekkingsgronden en de looptijd van de vergunning.

Bij het gebruik van de verordening is het dus zaak om naast de toepassing van een bepaald artikel ook de bepalingen bij de betreffende paragraaf én de algemene bepalingen van hoofdstuk 1 er op na te slaan omdat algemene en bijzondere bepalingen elkaar aanvullen.

De artikelen worden numeriek aangeduid: artikel 2.5, eerste lid bijvoorbeeld betekent hoofdstuk 2, artikel 5, eerste lid.

**Reikwijdte en inhoud**
Met de Taxiverordening Amsterdam 2012 stelt de gemeente aanvullende kwaliteitseisen aan taxivervoer. De wetgever geeft gemeenten hiervoor twee mogelijkheden. Een gemeente kan algemene regels ten behoeve van de kwaliteit van taxivervoer stellen. Deze kunnen betrekking hebben op de herkenbaarheid van taxi's, de bestuurders van taxi's en de indiening en verwerking van klachten over taxivervoer. Deze opsomming is limitatief opgenomen in artikel 82a van de Wp2000.

Daarnaast biedt de Wp2000 gemeenten de mogelijkheid toegang tot (delen van) de opstapmarkt alleen toe te staan aan taxiondernemingen en taxichauffeurs die voldoen aan bepaalde kwaliteits- en herkenbaarheidseisen. Door dit te koppelen aan een verplichting tot groepsvorming is de kans dat deze kwaliteitseisen het beste geborgd zijn. Gemeenten kunnen aan groepen, ondernemingen en chauffeurs kwaliteitseisen stellen die de gemeente nodig acht in het kader van de kwaliteit van het taxivervoer. Expliciet heeft de wetgever bij dit model van groepsvorming aangegeven dat de mogelijkheid bestaat vergunningen af te geven voor de toegelaten groepen en de individueel aangesloten chauffeurs. Deze mogelijkheden voor gemeenten zijn niet-limitatief vastgelegd in artikel 82b van de Wp2000. Wel stelt de wetgever heel duidelijk dat alle maatregelen *aanvullend* moeten zijn op de landelijke maatregelen en dat ze gericht moeten zijn op de kwaliteit van het taxivervoer.

De wetgever geeft aan dat de keuze voor 82a of 82b afhangt van de mate van problematiek binnen een gemeente. Het ligt in de lijn der verwachting dat gemeenten met een beperkte problematiek kiezen voor het lichtere regime van 82a en dat gemeenten met een grote problematiek kiezen voor het zwaardere regime van 82b.

Wezenlijk ordeningselement van artikel 82b is dat onverkort wordt voortgebouwd op de eigen verantwoordelijkheid en het zelfregulerend vermogen van betrokkenen, maar niet meer in een vrijblijvende sfeer. Indien een gemeente constateert dat ofwel

op groepsniveau ofwel op individueel niveau, niet of niet langer aan de eisen wordt voldaan, kan de gemeente de toestemming om van de opstapmarkt gebruik te maken, weigeren of intrekken.

De taxiondernemer behoudt de vrijheid om niet te kiezen voor groepsvorming. Deze ondernemers mogen dan weliswaar niet op de opstapmarkt actief zijn, maar voor hen blijft er een aanzienlijke taximarkt bestaan zoals het contractvervoer, de beltaximarkt en het vervoer vanaf standplaatsen en locaties waar geen groepsvorming geldt, ofwel in de eigen gemeente ofwel in andere gemeenten.

Voor de handhaving kunnen gemeenten, naast toepassing van het strafrechtelijke instrumentarium (zoals de WED), gebruik maken van het bestuursrechtelijke instrumentarium van de Wp2000. Dit maakt het mogelijk dat gemeenten gebruik kunnen maken van de last onder dwangsom en bestuursdwang. De Wp2000 biedt geen mogelijkheid voor het opleggen van een bestuurlijke boete.

# Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

**Algemene toelichting**
Hoofdstuk 1 van de Taxiverordening bevat een aantal procedurevoorschriften en een aantal algemene bepalingen. Het aantal procedurevoorschriften is beperkt. De reden hiervoor is dat de Algemene wet bestuursrecht (Awb) algemene regels geeft betreffende de aanvraag, de behandeling en de verlening van een vergunning of ontheffing. De Taxiverordening bevat slechts formele regels indien:
- een afwijking van de hoofdregelen in de Algemene wet bestuursrecht noodzakelijk is;
- de regels een aanvulling vormen op de hoofdregels in de Algemene wet bestuursrecht.

In het kader van de toepassing en uitvoering van de Taxiverordening worden verschillende soorten besluiten genomen, te weten:
- algemeen verbindende voorschriften, namelijk daar waar het bestuursorgaan op grond van de verordening de bevoegdheid heeft om nadere regels te stellen (bijv. artikel 2.4, zevende lid)
- besluiten van algemene strekking, bijvoorbeeld gebiedsaanwijzingen op basis van een bepaling in de verordening (bijv. artikel 2.3, eerste lid)
- beleidsregels, ter invulling van op de verordening gebaseerde beleidsvrijheid (bijv. artikel …)
- beschikkingen, zoals het verlenen of weigeren van vergunningen die op basis van de Taxiverordening verplicht zijn voordat een bepaalde activiteit kan worden ondernomen.

## Paragraaf 1 Begripsbepalingen

### Artikel 1.1. Begripsomschrijvingen

In dit artikel wordt een aantal begrippen dat in de verordening wordt gehanteerd, gedefinieerd. Van een aantal specifieke begrippen, dat wil zeggen begrippen die op

een bepaald onderdeel van deze verordening betrekking hebben, zijn in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten definities opgenomen.

*Aanbieden van taxivervoer*: met het begrip ‘aanbieden van taxivervoer’ wordt beoogd te verduidelijken dat het enkel taxivervoer op de opstapmarkt betreft. Met ‘taxivervoer’ wordt gedoeld op de definitie genoemd in artikel 1, onderdeel j van de Wet personenvervoer 2000.

*Aangeslotenen*: iedere individuele chauffeur werkzaam op de opstapmarkt dient zich aan te sluiten bij een Toegelaten Taxi Organisatie (TTO). Daarnaast kunnen ondernemingen zich ook aansluiten en conformeren zich daarmee aan het TTO reglement.

*Chauffeur*: deze omschrijving beperkt het begrip chauffeur tot diegenen die taxivervoer aanbieden.

*College*: het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam.

*Taxi*: het begrip beperkt zich tot auto’s bestemd voor het verrichten van taxivervoer.

*Taxxxipas*: van de verleende Taxxxivergunning wordt een bewijs afgegeven. Aan de hand van deze pas kan de chauffeur aantonen dat deze beschikt over een Taxxxivergunning en daarom taxivervoer mag aanbieden op de door het college aangewezen openbare wegen. Intrekking of schorsing van de Taxxxivergunning heeft tot gevolg dat de Taxxxipas direct bij het college moet worden ingeleverd.

*Taxxxivergunning*: voor het aanbieden van taxivervoer op de gemeentelijke openbare weg is een vergunning van het college van Burgemeester en Wethouders nodig. Deze vergunning wordt onder voorwaarden verstrekt aan de individuele chauffeur.

*TTO (Toegelaten Taxi Organisatie)*: in het eerste lid van artikel 82b van de Wet personenvervoer 2000 is het volgende bepaald: bij gemeentelijke verordening kan worden bepaald dat het gebruik van de gemeentelijke openbare weg of delen daarvan, voor wat betreft het aanbieden van taxivervoer, uitsluitend is voorbehouden aan vervoerders en bestuurders van auto’s die taxivervoer verrichten en die overeenkomstig de bij en krachtens artikel 82b gestelde regels deel uitmaken van een organisatorisch verband. Met de omschrijving van het organisatorisch verband in de begrippenlijst wordt aansluiting gezocht bij het bepaalde in het tweede lid van artikel 82b van de Wp2000, waarin staat dat het organisatorische verband een verbetering van de kwaliteit van taxivervoer ten doel heeft. Om als organisatorisch verband als bedoeld in de verordening te worden aangemerkt dient deze te beschikken over een vergunning van het college. In deze verordening wordt het organisatorisch verband verder aangeduid als Toegelaten Taxi Organisatie (TTO), omdat deze term binnen Amsterdam algemeen geaccepteerd is en de term organisatorisch verband mogelijk tot verwarring zal leiden. Dit betekent ook dat een TTO, nog niet in het bezit van een vergunning of waarvan de vergunning is ingetrokken nog steeds ‘TTO’ wordt genoemd, ook al is deze (tijdelijk) niet toegelaten.

*Vervoerplicht*: deze plicht is in artikel 2.4, derde lid, onderdeel c genoemd als minimale eis om in het normen- en waardenprotocol van de TTO op te nemen. Het niet opnemen van deze eis in het reglement van de TTO leidt tot weigering van de TTO vergunning.

*Wet*: daar waar in de verordening verwezen wordt naar de 'wet' wordt de Wet personenvervoer 2000 bedoeld.

## Paragraaf 2 Algemene bepalingen over vergunningen

Op grond van de Taxiverordening Amsterdam 2012 kan het college een tweetal vergunningen verlenen: de TTO vergunning en de Taxxxivergunning. De precieze uitwerking van deze bevoegdheid is niet terug te vinden in hoofdstuk 1 maar in hoofdstuk 2. Paragraaf 2 van hoofdstuk 1 bevat de regels die standaard gelden bij het aanvragen van en beslissen over beide vergunningen. Het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht is eveneens van toepassing.

### Artikel 1.2. Behandeling van een aanvraag

In het eerste lid wordt volledigheidshalve aangegeven dat voor het in behandeling nemen van de Taxxxivergunning en de TTO vergunning leges verschuldigd zijn. De basis hiervoor is terug te vinden in artikel 82a, eerste lid onderdeel e. De leges worden vastgelegd in de legesverordening gemeente Amsterdam.

Een bestuursorgaan dat bevoegd is op een aanvraag te beslissen kan een formulier vaststellen voor het indienen van een aanvraag en het verstrekken van gegevens. Deze bevoegdheid volgt uit artikel 4:4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het tweede lid van artikel 1.2 van de Taxiverordening regelt vervolgens dat de aanvrager van een vergunning verplicht is om het aanvraagformulier, wanneer deze is vastgesteld, te gebruiken.
Als een aanvrager geen gebruik maakt van het vastgestelde aanvraagformulier, kan het bevoegde bestuursorgaan besluiten om de aanvraag buiten behandeling te laten (artikel 4:5 Awb). Dat betekent dat de aanvraag niet inhoudelijk wordt beoordeeld.

### Artikel 1.3 Algemene weigeringsgronden

Dit artikel bevat een algemene grond om de vergunning te weigeren. Naast deze algemene reden tot weigering zijn in hoofdstuk 2 specifieke gronden opgenomen. Beide soorten, algemeen en specifiek, kunnen leiden tot het weigeren van een vergunning.

In het artikel wordt de term "kan" gebruikt. Hiermee is aangegeven dat het bestuursorgaan de bevoegdheid maar niet de verplichting heeft om te weigeren.

De grond van artikel 1.3 heeft te maken met een verwachte discrepantie tussen aanvraag en werkelijkheid. Er kunnen verschillende redenen zijn op grond waarvan het college het niet waarschijnlijk acht dat de aanvraag in overeenstemming is met de feitelijke toestand. In een dergelijk geval moet het bestuursorgaan de bevoegdheid hebben om het gevraagde te weigeren. Of aan de aanvrager een verwijt te maken valt is niet van doorslaggevend belang.

Als niet al bij het indienen van de aanvraag maar pas later blijkt dat de feitelijke situatie niet is zoals de aanvraag vermeldt, dan kan de vergunning worden ingetrokken (artikel 1.5).

**Artikel 1.4 Voorschriften en beperkingen**

Bij de bevoegdheid een vergunning te verlenen, hoort tegelijk de bevoegdheid om hieraan voorschriften (verplichtingen die de houder moet naleven) of beperkingen (begrenzingen in tijd, plaats of anderszins) te verbinden. Het eerste lid van dit artikel maakt deze bevoegdheid expliciet. De bevoegdheid is niet ongelimiteerd. Voorschriften en beperkingen moeten dienen ter waarborging van de verbetering van de kwaliteit van taxivervoer.

Voorschriften en beperkingen worden doorgaans in de vergunning opgenomen. De verordening formuleert in artikel 2.5 en 2.11 zelf ook al voorschriften en beperkingen. Het college kan in aanvulling hierop nadere voorschriften en beperkingen stellen.

Handelen zonder verplichte vergunning is verboden. Handelen met vergunning, maar in strijd met de aan de vergunning verbonden voorschriften of beperkingen is eveneens verboden. Het tweede lid van artikel 1.4 regelt dat het niet-naleven van een voorschrift of een beperking een zelfstandige overtreding van de verordening oplevert. Als reactie op deze overtreding zijn verschillende bestuursrechtelijke handhavinginstrumenten beschikbaar zoals het intrekken van de vergunning. Strafrechtelijke handhaving is - via de strafbepaling van hoofdstuk 3 - eveneens mogelijk.

**Artikel 1.5 Algemene gronden voor wijziging, schorsing of intrekking**

Deze bepaling regelt de bevoegdheid om een vergunning te wijzigen, schorsen of in te trekken. Het gaat om een bevoegdheid en niet om een plicht. Het bestuursorgaan heeft in elk concreet geval de mogelijkheid om af te wegen of wijziging, schorsing of intrekking een passende en noodzakelijke maatregel is. Verder is expliciet opgenomen dat gedeeltelijke intrekking of wijziging mogelijk is. Hierbij kan worden gedacht aan de mogelijkheid TTO’s of chauffeurs van bepaalde standplaatsen uit te sluiten.
In artikel 1.5 zijn algemene gronden opgenomen die van toepassing kunnen zijn naast specifieke gronden die in hoofdstuk 2 staan. Beide soorten gronden, algemeen of specifiek, kunnen leiden tot het intrekken, schorsen of wijzigen van een vergunning.

*Onder a* (onjuiste of onvolledige gegevens): dit is met name aan de orde als het college een andere beslissing zou hebben genomen op de aanvraag als destijds wel de juiste gegevens bekend waren geweest. Het gaat dus om onjuistheden of onvolledigheden die van meer dan ondergeschikte aard zijn. Of er met opzet onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt is niet van belang.

*Onder b* (veranderde wetgeving e.d.): regelgeving, beleid en omstandigheden kunnen veranderen. In sommige situaties moet dat invloed kunnen hebben op bestaande vergunningen. Bijvoorbeeld als de bescherming van het algemene belang van het bevorderen van de kwaliteit van taxivervoer zwaarder weegt dan het belang van de houder bij een ongewijzigde beschikking.

*Onder c* (niet nakoming van voorschriften of beperkingen): voorschriften worden aan een beschikking verbonden ten behoeve van een (algemeen) belang. Niet na-leving levert een overtreding van de verordening op en kan ertoe leiden dat het college de vergunning wijzigt, schorst of intrekt.

*Onder d* (de beschikking wordt niet gebruikt): wanneer de houder een vergunning niet gebruikt is het aannemelijk dat hij geen belang (meer) heeft bij het in stand laten van deze beschikking. Als het college niet langer rekening wil blijven houden met een ongebruikte vergunning, kan het de vergunning intrekken.

*Onder e* (op verzoek van de houder): intrekking, schorsing of wijziging van een van de andere gronden van artikel 1.5 zal doorgaans ambtshalve of op verzoek van een derde zijn. Deze grond daarentegen regelt dat het bestuursorgaan kan intrekken, schorsen of wijzigen op verzoek van de houder, bijvoorbeeld bij een faillissement.

*Onder f* (de beschikking is in strijd met de wet): deze grond is opgenomen omdat het college de mogelijkheid moet hebben fouten te herstellen. Hierbij kan de vraag aan de orde komen of de houder van de vergunning op de hoogte was of had kunnen zijn van het feit dat een fout is gemaakt.

### Artikel 1.6 Overdraagbaarheid

Dit artikel regelt dat zowel de TTO vergunning als de Taxxxivergunning niet overdraagbaar is. Dit is onder meer om te voorkomen dat de vergunningen verhandelbaar worden.

# Hoofdstuk 2 Het aanbieden van taxivervoer op de opstapmarkt

## Paragraaf 1 Algemene bepalingen

### Artikel 2.1 Standplaatsen

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college gebieden aan te wijzen waar nadere regels gesteld kunnen worden. Deze mogelijkheid is opgenomen omdat het in sommige gevallen vanuit verkeersveiligheid, verkeerscirculatie of openbare orde nodig is nadere regels te stellen voor de toegang tot de standplaatsen, bijvoorbeeld door een maximum aantal taxi’s toe te laten. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn op drukke uitgaansavonden of in situaties waarbij de infrastructuur een te grote hoeveelheid taxi’s niet toelaat. In het algemeen geldt dat de TTO’s als eerste de verantwoordelijkheid hebben om deze situaties te reguleren. Mocht dit echter om welke reden dan ook niet lukken en dreigt de verkeersveiligheid, verkeerscirculatie of openbare orde in het geding te komen, dan kan het college in het uiterste geval ingrijpen door zelf nadere regels te stellen, waaronder het invoeren van capaciteitsbeleid. De basis hiervoor is gelegen in de Wegenverkeerswet (verkeersveiligheid en verkeerscirculatie) en de autonome bevoegdheden van de burgemeester (openbare orde) en niet in de Wet personenvervoer 2000.

### Artikel 2.2 Minimumnorm

De wet verplicht de gemeente ingevolge het vierde lid van artikel 82b Wp2000 aan te geven hoeveel organisatorische verbanden (TTO's) er minimaal op het gemeentelijk grondgebied actief moeten zijn (artikel 82b, vierde lid Wp2000). Het uitgangspunt daarbij moet zijn dat er voldoende TTO's actief zijn voor een concurrerende markt in de zin van concurrentie tussen organisatorische verbanden. In artikel 2.2 van de verordening wordt geregeld dat het aantal organisatorische verbanden ten minste twee moet zijn. De keuze voor dit aantal is gelegen in het feit dat twee TTO's in principe zorgen voor een vorm van concurrentie en keuzemogelijkheden. Het minimumaantal van 100 taxi's (artikel 2.4, eerste lid, onderdeel c) geeft klanten voldoende kans een concurrent tegen te komen. De verwachting is dat er meer dan twee TTO's in Amsterdam een vergunning zullen krijgen. Dit wordt verder aan de markt overgelaten, uiteraard wel zolang de TTO's voldoen aan de gemeentelijke regels. Komt het aantal TTO's toch onder het aantal van twee dan zijn er drie mogelijkheden:

1. taxivervoer op de opstapmarkt wordt in zijn geheel (tijdelijk) verboden, of
2. de gemeente hanteert regels op basis van artikel 82a (algemene eisen voor chauffeurs); dit moet dan nader in een verordening worden uitgewerkt, of
3. taxivervoer op de opstapmarkt blijft zoals de situatie was voor vaststelling van de verordening.

De verwachting is dat deze theoretische situatie zich niet gaat voordoen. Mochten er signalen zijn dat dit toch staat te gebeuren, dan zal de gemeente zich beraden op de consequenties.

## Paragraaf 2 Verbodsbepalingen

### Artikel 2.3 Taxxxivergunning en TTO vergunning

Dit artikel strekt ertoe de kwaliteit van taxivervoer te bevorderen en op termijn een goede kwaliteit in stand te houden, door de invoering van een vergunningstelsel. De basis voor dit vergunningstelsel is terug te vinden in het vijfde lid van artikel 82b Wp2000.

Het eerste lid regelt de individuele vergunningplicht, de Taxxxivergunning voor chauffeurs. Zonder deze vergunning kan op de door het college aangewezen delen van de openbare weg geen taxivervoer aangeboden worden. Het college krijgt de bevoegdheid deze delen van de openbare weg aan te wijzen.
Het regelen van een individuele vergunningplicht laat onverlet dat de TTO waar de chauffeur zich bij heeft aangesloten, eerstverantwoordelijke is en blijft voor de daadwerkelijke realisatie van de basiskwaliteit. De Taxxxivergunning en de handhaving hierop door het college, is ondersteunend aan de TTO om deze basiskwaliteit te kunnen realiseren. Tevens is deze vergunning noodzakelijk om in het geval er sprake is van excessen direct als gemeente te kunnen optreden naar individuele chauffeurs.

In het tweede lid wordt geregeld dat een dergelijke vergunning alleen wordt verleend aan chauffeurs die zich hebben aangesloten bij een TTO. Hiermee wordt gewaarborgd dat een TTO zich ook als eerstverantwoordelijke opstelt. Aan de TTO's worden kwaliteitseisen gesteld, hetgeen wordt geregeld door invoering van de vergunningplicht voor TTO's, welke eveneens in dit lid is geregeld. De basis hiervoor is terug te vinden in het eerste en vijfde lid van artikel 82b van de Wp2000.

## Paragraaf 3 TTO vergunning

Gelet op het bepaalde in het derde lid van artikel 82b Wp2000 kunnen bij gemeentelijke verordening regels worden gesteld over de eisen aan en de verplichtingen van het organisatorisch verband. In deze paragraaf zijn voorwaarden (artikel 2.4) opgenomen waar een TTO aan moet voldoen om voor een vergunning in aanmerking te komen en voorschriften (artikel 2.5) waar de TTO zich aan moet houden. Zowel het niet voldoen aan de voorwaarden als de voorschriften kan leiden tot weigering-, wijziging-, schorsing- of intrekking van de vergunning. Het is niet alleen wenselijk dat de TTO bij vergunningverlening voldoet aan alle eisen, maar ook dat deze zich gedurende de looptijd van de vergunning hieraan houdt.
Eveneens is in deze paragraaf de looptijd van de vergunning opgenomen.

### Artikel 2.4 Aanvraag TTO vergunning

De wet stelt dat in de gemeentelijke verordening eisen en verplichtingen gesteld kunnen worden aan een TTO. In een niet-limitatieve opsomming is aangegeven welke punten in ieder geval in de verordening behandeld moeten worden (artikel 82b, zesde lid, onderdeel a t/m j). De uitwerking van deze niet-limitatieve opsomming is terug te vinden in dit artikel en in artikel 2.5. In artikel 2.4 zijn de voorwaarden vastgelegd waaraan een TTO moet voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning. Het niet voldoen aan één van deze voorwaarden leidt tot weigering van de vergunning.

In het eerste lid staan basiseisen waar een TTO aan moet voldoen. Het stellen van deze eisen waarborgt een minimale kwaliteit van alle TTO's.

Ingevolge artikel 82b, zesde lid, onderdeel b, van de wet dient de juridisch verhouding tussen bestuur en de ondernemingen en de chauffeurs die hiervan deel uitmaken aangegeven te worden. *Onder a* is daarom vastgelegd dat een TTO een rechtspersoon moet zijn. Er is voor gekozen geen beperkingen op te leggen aan de aard van de rechtspersoon van een TTO, zodat de markt dit zelf kan bepalen.

*Onder b* is vastgelegd dat een TTO een postadres moet hebben. Dit is van belang, onder andere voor het kunnen indienen van klachten per post en voor officiële communicatie van de gemeente aan de TTO.

*Onder c* is aangegeven uit hoeveel aangeslotenen een TTO minimaal moet bestaan. Deze aangeslotenen zijn actief werkzaam op de opstapmarkt. Aangeslotenen die enkel de bel- en contractmarkt bedienen vallen hier dus buiten. Het aantal van 100 aangeslotenen is gekozen omdat dit zorgt voor een optimale mix van overzicht voor de klant (herkenbaarheid) en keuzevrijheid voor zowel klant als chauffeur. Een lager aantal zou geen recht doen aan de grootte van de Amsterdamse opstapmarkt (circa 3.000 chauffeurs) en een hoger aantal zou de drempel voor beginnende TTO's te hoog maken. Verwacht wordt dat een minimum aantal van 100 chauffeurs de ruimte geeft aan individuen om een TTO op te zetten maar dat dit wel een flinke toetredingsdrempel is.

*Onder d* is het minimum aantal voertuigen vastgelegd waarover de aangeslotenen van de TTO gezamenlijk moeten kunnen beschikken. Voor het aantal van 50

voertuigen is gekozen omdat dit in een redelijke verhouding staat tot het opgelegde minimum aantal chauffeurs.
Deze auto's moet een TTO duurzaam ter beschikking hebben staan waarmee gewaarborgd wordt dat de TTO niet slechts 50 kentekens heeft geregeld om een vergunning aan te kunnen vragen, maar dat deze auto's ook daadwerkelijk gebruikt worden.

*Onder e* is aangegeven dat de TTO moet zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, om er zeker van te zijn dat het een rechtspersoon is. Een bewijs hiervan hoeft niet te worden overgelegd omdat deze gegevens door de gemeente zelf zijn na te gaan.

*Onder f* is vastgelegd dat een TTO een Verklaring Omtrent het Gedrag voor Rechtspersonen (VOGrp) moeten overleggen. Dit is nodig om er zeker van te zijn dat de bestuurders van de TTO van onbesproken gedrag zijn. Bestuurders die niet door deze screening heen komen, hebben het risico in zich niet te kunnen voldoen aan de eisen die gesteld worden om de kwaliteit van taxivervoer te waarborgen.

Het tweede lid regelt dat elke TTO een reglement moet overleggen bij de aanvraag van een vergunning. In dit reglement legt de TTO vast wat zij zelf onder kwaliteit verstaat en hoe deze kwaliteit bereikt moet worden. De TTO heeft een zekere mate van vrijheid in het invullen van dit reglement maar de gemeente stelt (in het derde tot en met het zesde lid van dit artikel) wel minimumeisen hieraan. Het reglement moet in ieder geval bestaan uit vier sub-protocollen: een normen- en waardenprotocol, een klachtenprotocol, een controleprotocol en een sanctieprotocol.

In het normen- en waardenprotocol (derde lid) wordt geregeld welk gedrag minimaal van de aangeslotenen wordt verwacht. Bij de uitwerking van deze minimale eisen door de TTO verdient het aanbeveling dat de TTO rekening houdt met de eisen die ingevolge de verordening (artikel 2.10 en 2.11) en de nadere regels gesteld worden aan de chauffeurs. Op deze wijze kan een TTO, in het geval de gemeente op basis van de verordening op individueel niveau kan ingrijpen, zelf gepaste maatregelen nemen op basis van hun reglement. Dit komt de geloofwaardigheid van een TTO ten goede. In het normen- en waardenprotocol moet in ieder geval een aantal aspecten benoemd worden:

*Onder a* is aangegeven dat het gewenste gedrag van de chauffeur ten opzichte van de klant, ambtenaren in functie en overige personen omschreven moet worden. Hierbij wordt gedoeld op de eisen zoals deze in artikel 2.11 en in de door het college te stellen aanvullende eisen (artikel 2.11, vijfde lid) opgenomen zijn.
Het staat de TTO vrij te bepalen hoe zij dit gewenste gedrag verwoorden. Het woordelijk overnemen van de in artikel 2.11 en nadere regels gestelde minimale eisen, draagt bij aan de geloofwaardigheid van de TTO dat zij de bevordering van de kwaliteit van taxivervoer ten doel hebben. Deze eisen worden daarom ook verwoord in het door het college op te stellen model (artikel 2.4, achtste lid).
Het gaat hierbij onder andere om het omschrijven van gedrag:

- ter voorkoming van fysiek geweld en bedreigingen door chauffeurs;
- ten aanzien van het begaan van ernstige misdrijven (zoals geweld- of zedendelict);
- ten aanzien van het correct te woord staan van eenieder;

- ten aanzien van het door de chauffeur opvolgen van gegeven aanwijzingen (door bijvoorbeeld toezichthouders op de standplaats of ambtenaren in functie);
- waardoor collega's elkaar in gevaarlijke situaties hulp zullen bieden;
- ten aanzien van het vertrouwelijk behandelen van informatie van de klant;
- ten aanzien van de verplichting van de chauffeur om zich te houden aan de kledingvoorschriften gesteld door de TTO.

*Onder b* is specifiek het gedrag op en rond de standplaats genoemd. Dit is van belang, omdat dit gedrag nu te vaak leidt tot een slecht imago van de branche, waardoor de kwaliteit van een rit als geheel afneemt. Het gaat er hierbij onder andere om dat gedrag wordt omschreven ter voorkoming van:

- vandalisme of vernielingen op de standplaats;
- het zichzelf of anderen toegang tot de standplaats verschaffen terwijl deze daartoe niet gerechtigd is (bijvoorbeeld omdat er sprake is van een geschorste of ingetrokken Taxxxivergunning);
- het actief werven van klanten, het hinderen van de klant bij het kiezen van een taxi en het niet respecteren van de keuze van de klant;
- hinderlijke samenscholing op de standplaats.
- het oprijden van de standplaats terwijl er geen plek is, het parkeren buiten de parkeervakken en het niet doorrijden op de standplaats;
- het gebruik van de standplaats voor iets anders dan het aannemen van ritten (bijvoorbeeld pauzeren);
- het zich op en in de nabijheid van de standplaats (de toegangsweg) hinderlijk ophouden;

*Onder c* is het gewenste gedrag van de chauffeur ten aanzien van de vervoersplicht opgenomen. Ook hiervoor geldt dat slecht gedrag op dit punt het negatieve imago van de branche versterkt en dat dit afbreuk doet aan de kwaliteit van het vervoer. De vervoerplicht betekent dat de chauffeur een rit niet mag weigeren. Ook het weigeren van bijvoorbeeld een blindengeleidehond wordt beschouwd als het weigeren van een rit. Ook het tussentijds beëindigen van de rit (staken van de rit) valt onder ritweigering. Slechts evident agressieve en niet aanspreekbare passagiers mag een rit worden geweigerd.

*Onder d* gaat het om het gewenste gedrag ten aanzien van de te rijden route, het te hanteren tarief en de afgifte van betalingsbewijzen. Slecht gedrag op dit punt is een van de grootste ergernissen van klanten. De bepaling ten aanzien van de te rijden route gaat om het voorkomen van omrijden (met uitzondering wanneer dit op verzoek van de klant is). Ten aanzien van het te hanteren tarief moet gedacht worden aan bepalingen waarbij de chauffeur op straffe van uitsluiting van (een gedeelte van) de Amsterdamse opstapmarkt, zich verplicht te houden aan de wettelijk geldende tarieven. Dit betekent eveneens dat er onderling geen vervoersafspraken gemaakt mogen worden. In deze lijn is het dan ook niet toegestaan dat een chauffeur fooi of 'kofferbakgeld' vraagt. Een dergelijke vergoeding past niet binnen het wettelijke kader. Afgifte van betalingsbewijzen zal het hanteren van de wettelijke tarieven versterken omdat de klant hiermee kan aantonen welk tarief betaald moest worden en de taxi traceerbaar is voor de klant, bijvoorbeeld ten behoeve van klachten.

*Onder e* is opgenomen de omschrijving van het gewenste gedrag van de chauffeur in het verkeer. Het is voor de veiligheid van de passagier en de overige weggebruikers gewenst dat de chauffeur zich houdt aan de geldende verkeersregels. Door het benoemen van een aantal specifieke gedragsregels wordt expliciet de nadruk op dit gedrag gelegd.
De meest extreme vorm van ongewenst gedrag voor een taxichauffeur in het verkeer is:

- gevaartrekkend of asociaal verkeersgedrag waaronder begrepen wordt gedrag waardoor de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) opgelegd kan worden of meer dan 50 km/u te hard rijden of meer dan 31 km/u te hard rijden bij wegwerkzaamheden binnen de bebouwde kom. Dergelijk gedrag tast de kwaliteit van taxivervoer in ernstige mate aan.
- gedrag waardoor de (Licht) Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA/LEMA) of het Alcholslotprogramma (ASP) wordt opgelegd. Gelet op de verantwoordelijkheid die een chauffeur heeft voor zijn klant (en overige weggebruikers) moet geconcludeerd worden dat dergelijk gedrag de kwaliteit van taxivervoer in ernstige mate aantast.

Daarnaast zijn er nog andere vormen van ongewenst gedrag zoals:

- het zich niet houden aan de verkeersregels specifiek geldend op de tram-/busbaan. Een taxichauffeur moet in het bezit zijn van een ontheffing medegebruik lijnbusbaan/-strook voor taxi's. Schorsing of intrekking van deze ontheffing heeft direct consequenties voor de aan de chauffeur verleende Taxxxivergunning. Het gaat bijvoorbeeld om: inhalen van verkeer op de tram-/bubaan, stilstaan op de tram-/busbaan, negeren van het negenoog.
- te hard rijden (meer dan 15 km/u te hard) en het negeren van het rode licht
- onzorgvuldig en niet verkeersveilig rijden.
- onnodig geluidssignalen geven.

Het bepaalde *onder f* regelt dat de chauffeur moet beschikken over de benodigde vergunningen en vergunningbewijzen om taxivervoer te mogen aanbieden. De TTO is eerstverantwoordelijke om er op toe te zien dat de aangeslotenen over alle benodigde papieren (blijven) beschikken en dat deze geldig zijn als zij taxivervoer willen aanbieden.

*Onder g* is geregeld dat de chauffeur alles doorgeeft aan de TTO dat effect kan hebben op de geldigheid van de vergunning. Dit moet breed worden opgevat: alle klachten, meldingen, overtredingen en gedragingen die effect kunnen hebben op zowel de Taxxxivergunning als de TTO-vergunning moeten door de chauffeur op eigen initiatief aan de TTO worden doorgegeven. Het nalaten hiervan is een zelfstandige overtreding van de verordening.

*Onder h* is vastgelegd dat de TTO regels moet stellen ten aanzien van de zichtbaarheid van de taxameter (en indien van toepassing) de boordcomputer. Dit betekent ook dat de TTO hierop moet letten bij de aangeslotenen. Een goed zichtbare taxameter zal het hanteren van de juiste tarieven versterken, hetgeen de kwaliteit van taxivervoer ten goede komt.

*Onder i* is vastgelegd dat de chauffeur meteen aan het college moet melden als de Taxxxipas niet meer in zijn bezit is, als gevolg van diefstal of verlies. Hiermee wordt voorkomen dat een ander illegaal op deze pas gaat rijden.

De in a t/m i genoemde verplichte aspecten zijn niet-limitatief opgesomd in het derde lid. Het staat de TTO vrij zelf in te vullen welk gedrag zij aanvullend van haar aangeslotenen verwacht. Dit gedrag moet wel altijd ten dienste staan van de kwaliteit van taxivervoer. In een protocol beschreven gedrag, dat naar het oordeel van het college niet bijdraagt aan de kwaliteit van het taxivervoer, kan ertoe leiden dat het reglement niet door het college wordt geaccepteerd en daardoor de TTO vergunning wordt geweigerd.

In het vierde lid zijn de eisen voor het klachtenprotocol opgenomen. Hierin moet de TTO vastleggen hoe zij omgaat met klachten die binnenkomen. Het vastleggen van deze gegevens is ook essentieel om bij audits of inspecties na te gaan of de klachten op een deugdelijke wijze worden afgehandeld.
Ook voor dit protocol geldt dat de gemeente een aantal onderwerpen vastlegt die terug moeten komen in het betreffende protocol en dat het college uiteindelijk beoordeelt of de wijze waarop het protocol is opgesteld bijdraagt aan de kwaliteit van taxivervoer. In dit lid is een aantal aspecten genoemd dat in ieder geval terug moet komen in het protocol.

Zo is *onder a* vastgelegd dat de wijze van indienen, behandelen en afdoening van klachten omschreven moet worden. Hierbij kan gedacht worden aan de mogelijkheid te bepalen of een klacht mondeling en/of schriftelijk ingediend moet worden. Eveneens kan aangegeven worden in welke gevallen een klacht niet in behandeling genomen wordt (uitzonderingen op een klacht). Ook de afhandeling van de klacht moet omschreven worden. Het gaat hierbij niet alleen om klachten rechtstreeks binnengekomen bij de TTO maar ook om klachten binnengekomen via het landelijk klachtenmeldpunt.

Gelet op het bepaalde *onder b* is de afhandeling van de klacht, maar ook het sturen van een ontvangstbevestiging of het niet in behandeling nemen van een klacht aan termijnen gebonden. Deze termijnen moeten redelijk en billijk zijn.

*Onder c* is aangegeven dat gegevens over de klacht geregistreerd moeten worden. Essentieel is de registratie van gegevens van de klager (naam en adres) maar ook een omschrijving van de klacht.

*Onder d* is vastgelegd dat de TTO eisen moet stellen aan de manier waarop het klachtenprotocol bekend wordt gemaakt binnen de taxi. Mogelijk dat dit via een folder of een verwijzing naar de website van de TTO is.

*Onder e* is vastgelegd dat de TTO aan kan geven welke klachten niet in behandeling hoeven te worden genomen. Hierbij kan gedacht worden aan klachten die niet voor de TTO bestemd zijn. Wettelijk kan de TTO niet verplicht worden klachten, anders dan die van klanten te behandelen (artikel 82b, zesde lid, onderdeel g).

*Onder f* is vastgelegd dat de TTO aan moet geven hoe een gegronde klacht uiteindelijk leidt tot een sanctie voor de betreffende aangeslotene. De TTO moet in het protocol aangeven hoe zij dit doet en registreert.

In het vijfde lid is de verplichting van een sanctieprotocol opgenomen. De invulling van de sancties door de TTO moeten ook weer bijdragen aan de bevordering van de kwaliteit van taxivervoer. Dit protocol dient zodanig te worden opgesteld dat de door de TTO vastgelegde sancties proportioneel zijn met de sanctierichtlijn zoals opgesteld door het college (en verwoord in het sanctieprotocol van model A). De TTO zal dus bij het opstellen van het sanctieprotocol rekening moeten houden met deze richtlijn. Een verplichting is daarnaast dat er rekening moet worden gehouden met stapeling van overtredingen: een chauffeur die vaker een overtreding begaat, moet steviger bestraft worden dan de eerste keer dat hij deze overtreding beging.

*Onder a* is vastgelegd dat de wijze van behandeling en afhandeling van een overtreding van zowel het reglement van de TTO als van de verordening, in het protocol moet staan. Het gaat hierbij om de beschrijving van het totale proces, te weten vanaf het moment van het begaan van de overtreding tot en met de mogelijkheden die een chauffeur heeft om in beroep te gaan.

*Onder b* is aangegeven dat er een termijn gesteld moet worden voor het beslissen op een aanhangig gemaakt overtreding. Deze termijn moet redelijk zijn met het oog op het bevorderen van de kwaliteit van taxivervoer.

*Onder c* is aangegeven dat de TTO uit moet schrijven bij welk soort overtredingen welk soort sancties horen. Dit moet proportioneel zijn. De gemeente heeft hiervoor al een lijst opgesteld met sancties die de gemeente proportioneel acht (model A). Rekening dient gehouden te worden met het zwaarder sanctioneren in het geval er sprake is van meerdere overtredingen (al dan niet van dezelfde aard) binnen een bepaalde periode.

*Onder d* is vastgelegd dat de TTO in het protocol moet aangeven op welke wijze toezicht wordt gehouden op het door de chauffeur naleven van de opgelegde sanctie. Het is denkbaar dat iemand van een kwaliteitsafdeling dit in de gaten houdt en registreert.

Het controleprotocol staat beschreven in het zesde lid. Het betreft hier een beschrijving van de wijze waarop de TTO haar aangeslotenen controleert op naleving van het reglement. Ook hiervoor is een aantal basisonderwerpen benoemd die terug moeten komen, alsmede een aantal verplichtingen.

*Onder a* wordt geregeld dat de TTO verplicht is zelf mystery-guests en een eigen toezichtsteam in te zetten om de chauffeurs te controleren. De TTO krijgt op deze wijze zelf inzicht in de mate waarin de aangeslotenen het reglement en de verordening naleven en of er al dan niet aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Ook hier komt tot uitdrukking dat de TTO eerstverantwoordelijke is. Het controleprotocol van de TTO laat onverlet dat de gemeente zelf ook mystery-guests kan inzetten om de aangesloten chauffeurs te controleren op naleving van reglement en verordening.

*Onder b* is bepaald dat de TTO de frequentie van de controles moet aangeven. Hierbij moet de TTO onderbouwd aangeven waarom de gekozen frequentie leidt tot voldoende kwaliteit.

*Onder c* is vastgelegd dat de TTO de uitkomsten moet delen de aangeslotenen en met de gemeente. Het delen van de uitkomsten met de gemeente is niet vrijblijvend: de gemeente moet te allen tijde de uitkomsten in kunnen zien om te kunnen beoordelen of de TTO en haar aangeslotenen naar behoren functioneren.

*Onder d* is vastgelegd dat de TTO moet aangeven op welke wijze er wordt opgetreden naar aanleiding van geconstateerde onregelmatigheden. Dit moet gezien worden als het directe optreden bij het constateren. Een latere handeling is immers een sanctie, die moet zijn vastgelegd in het sanctieprotocol.

Het zevende lid geeft het college de mogelijkheid nadere regels te stellen aan het reglement. Mogelijk dat dit nodig is, als blijkt dat op een aantal punten TTO's toch de kwaliteit van taxivervoer aantasten.

In het achtste lid wordt verwezen naar een model dat de gemeente heeft opgesteld. Dit model dient twee doelen: in de eerste plaats is het een service aan beginnende TTO's, zodat zij een handvat hebben bij het opstellen van de protocollen. In de tweede plaats kunnen TTO's hieruit afleiden wat de gemeente onder 'bijdragen aan kwaliteit taxivervoer' verstaat en dus ook hoe de gemeente de protocollen zal toetsten. Logischerwijs volgt hieruit dat de gemeente een reglement waarin de protocollen uit het model zijn overgenomen, zal goedkeuren.

Het negende lid regelt tenslotte dat afwijkingen van het model door de TTO onderbouwd moeten worden. Een tekstuele afwijking die regelt wat verplicht gesteld is, zal hierbij in principe geen probleem zijn. Een afwijking van bijvoorbeeld een op te leggen sanctie zal echter wel gemotiveerd moeten worden. Het is denkbaar dat een TTO betere ervaringen heeft met andersoortige sancties. Dit kan dan aangegeven worden.

### Artikel 2.5 Eisen aan de TTO

In artikel 2.5 is vastgelegd waar een TTO aan moet voldoen, als de vergunning eenmaal verleend is. Samen met artikel 2.4 vormt dit alle eisen en verplichtingen waaraan een TTO moet voldoen. Hiermee wordt voldaan aan de verplichtingen die de wet ingevolge het bepaalde in artikel 82b oplegt.

Het eerste lid regelt een aantal verplichtingen voor de TTO die nodig zijn om het systeem van groepsvorming goed te laten functioneren.

*Onder a* is vastgelegd dat een TTO voor het bevoegd gezag en derden altijd bereikbaar moet zijn. Dit is bijvoorbeeld nodig om in het geval van calamiteiten contact met de TTO op te kunnen nemen en zodoende benodigde informatie op te kunnen vragen. Een dergelijke bereikbaarheid zou bereikt kunnen worden door het invoeren van piketdiensten.

*Onder b* staat de verplichting dat de TTO ervoor zorgt dat aangeslotenen een daklicht gebruiken welke voldoet aan de door het college te stellen eisen. Dit kan op verschillende manieren. Zo kan de TTO zelf voorzien in daklichten en deze verstrekken aan de chauffeurs of de TTO kan de aangeslotenen toestemming geven zelf een daklicht bij een fabrikant te bestellen. In ieder geval moet het daklicht voldoen aan de door het college te stellen eisen.

*Onder c* staat de eis dat een TTO altijd moet kunnen weten waar een aangeslotene op welk tijdstip is. Dit is van belang voor het kunnen traceren van een aangeslotene bij klachten of overtredingen die zijn gemaakt. Zonder deze verplichting is het voor zowel TTO als gemeente niet mogelijk de toezichthoudende taak naar behoren uit te voeren.

De verplichte aansluiting bij een geschillencommissie als genoemd *onder d* is opgenomen omdat de Wp2000 er niet in voorziet dat een TTO als organisatie verplicht is een geschillencommissie te hebben.

Op basis van het bepaalde *onder e* moet de TTO aangeven welke personen het bestuur vormen, wie er aanspreekpunt is en wie de voordvoerder is. Het actief verstrekken van actuele informatie van de bestuursleden is van belang omdat deze bestuursleden op voorhand maar ook gedurende de looptijd van de vergunning gescreend moeten kunnen worden op hun gedrag. Het aangeven van een aanspreekpunt is van belang omdat het voor de gemeente duidelijk moet zijn welke persoon als contactpersoon fungeert. De woordvoerder is degene die gemachtigd is om namens de TTO te spreken.
In alle gevallen is het van belang dat de gemeente erop moet kunnen vertrouwen dat gesproken wordt met iemand die in de betreffende situatie de bevoegdheid heeft om namens de TTO te spreken. Het aanspreekpunt en de woordvoerder kunnen één en dezelfde persoon zijn.

*Onder f* staan de minimale registratie vereisten voor een TTO. Daarbij gaat het om het registreren van relevante gegeven met betrekking tot de TTO zelf, de aangeslotenen, ondernemingen, auto’s en ritten. Het college kan in nadere regels specificeren welke zaken nodig zijn. Deze registratie is van groot belang, omdat onder andere aan de hand hiervan de TTO gecontroleerd kan worden of de opgelegde regels goed worden uitgevoerd.

*Onder g* wordt het reglement nogmaals genoemd maar nu als voorschrift. Dit voorschrift regelt dat het reglement, dat ingevolge het tweede lid van artikel 2.4 verplicht is gesteld, ook daadwerkelijk wordt nageleefd, zowel door de TTO als door de aangeslotenen. Niet-naleving van het reglement wordt gesanctioneerd.

*Onder h* is opgenomen dat een TTO continu moet zorgen voor het optimaliseren van straten- en talenkennis. Hiertoe verstrekt de TTO een opleidingsplan aan het college. Dit opleidingsplan moet in ieder geval aantonen dat de TTO een actieve rol vervult ten aanzien van het bewerkstelligen van een goede straten- en talenkennis bij de aangeslotenen. Het wordt verder aan de TTO overgelaten hoe dit wordt bewerkstelligd. Vooralsnog stelt de gemeente geen extra eisen aan deze opleidingen, met uitzondering van de opleiding die nodig is voor het verkrijgen van een tram/busbaanontheffing.

*Onder j* is de eis opgenomen dat wijziging van gegevens ten opzichte van de gegevens die bij de aanvraag zijn ingediend meteen aan het college moeten worden doorgegeven. Het stellen van deze eis is van belang omdat het wijzigingen in de oorspronkelijke gegevens ertoe zou kunnen leiden dat niet meer voldaan wordt aan

één van de criteria genoemd in artikel 2.4. Het college moet de mogelijkheid hebben om dit na te gaan.

*Onder k* is de plicht opgenomen om minimaal één keer per jaar een audit te laten uitvoeren. Een audit is bedoeld om na te gaan of een TTO de reglementen op orde heeft en of de processen binnen de TTO kloppen. Het is noodzakelijk dat de audits worden uitgevoerd door een door de Raad van accreditatie geaccrediteerde inspectie-instelling. Audits kunnen ook als sanctie worden opgelegd maar dit is dan ingevolge het bepaalde in het eerste lid van artikel 3.3.

Het tweede lid bepaalt dat, indien naar oordeel van het college, het gedrag van bestuurders en vertegenwoordigers de kwaliteit van taxivervoer aantast, dit consequenties kan hebben voor de TTO-vergunning. Hun handelen moet getuigen van professionaliteit. Ongepast gedrag van hun kant betekent dat de kwaliteit van taxivervoer mogelijk onvoldoende gewaarborgd is.

Het derde lid regelt dat alle aangeslotenen zich privaatrechtelijk vastleggen aan de regels van de TTO. Hierdoor wordt gewaarborgd dat de TTO zich als eerstverantwoordelijke opstelt. De TTO kan sancties opleggen indien aangeslotenen zich niet houden aan het reglement. De gemeente controleert in eerste instantie de TTO maar kan de TTO ook aanspreken op het gedrag van de aangesloten chauffeurs.

Het vierde lid regelt dat de TTO te allen tijde informatie moet verstrekken die de gemeente nodig acht voor het uitoefenen van toezicht. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan gegevens over de locatie van een aangeslotene op een bepaald tijdstip maar ook aan uitkomsten van inspecties door welke partij dan ook. Zo is het bijvoorbeeld denkbaar dat er signalen zijn dat een TTO onvoldoende handelt bij bepaalde (ernstige) overtredingen door aangeslotenen. De gemeente moet dan zelf kunnen handelen en de benodigde informatie bij de TTO weg kunnen halen. Het niet voldoen aan deze eis kan leiden tot sancties voor de TTO.

Het vijfde lid ligt in het verlengde van het vorige lid, met dien verstande dat de TTO hier actief informatie verstrekt aan de gemeente.

Zo moet ingevolge het bepaalde *onder a* de gemeente op de hoogte zijn van veranderingen aan de uniforme herkenbaarheid, om te voorkomen dat er chauffeurs van verschillende TTO’s rondrijden met daklichten die nauwelijks te onderscheiden zijn. Tevens is het in het kader van handhaving van belang dat de handhavers op de hoogte zijn door welke TTO’s taxivervoer wordt aangeboden.

*Onder b* wordt gewaarborgd dat de gemeente te allen tijde actuele adresgegevens, telefoonnummers en namen van aangeslotenen heeft. Dit is onder meer nodig om in geval van calamiteiten actie te kunnen ondernemen en officiële correspondentie naar het juiste adres te sturen.

De actualiteit van de aanspreekpunten (*onder c*) van een TTO is eveneens van belang, gezien het belang dat de gemeente zekerheid moet hebben dat zij afspraken maakt met de juiste, daartoe bevoegde persoon van de TTO.

*Onder d* is vastgelegd dat de TTO wijzigingen in het reglement in ieder geval moet doorgeven aan het college. Het college moet de voorgestelde wijzigingen eerst goedkeuren waarna deze wijzigingen door de TTO kunnen worden doorgevoerd. De voorgestelde wijzigingen moeten de kwaliteit van taxivervoer voldoende waarborgen.

*Onder e* wordt geregeld dat de TTO op eigen initiatief de gemeente laat weten wanneer een chauffeur een overtreding heeft begaan die ingevolge het door het college vastgestelde model A in de categorie zwaar of zeer zwaar valt. Dit is van belang, omdat dergelijke overtredingen een flinke inbreuk zijn op de kwaliteit van taxivervoer en de gemeente hier zelf ook op wil kunnen acteren. Om te kunnen beoordelen of de TTO afdoende maatregelen heeft getroffen is het noodzakelijk dat zij eveneens aangeven welke sanctie er is opgelegd. In het geval er sprake is van schorsing of beëindiging van de aansluiting bij de TTO kan de Taxxxipas door de TTO worden ingenomen en aan het college worden verstrekt aangezien de Taxxxivergunning dan van rechtswege is geschorst, respectievelijk ingetrokken.

Het zesde lid geeft de mogelijkheid aan het college nadere regels te stellen over de opleidingseisen waar chauffeurs aan moeten voldoen. Dit heeft een relatie met het eerste lid onderdeel h, waar de TTO zelf actief de opleidingen moet regelen. Mocht blijken dat een TTO hier onvoldoende werk van maakt, dan kan het college ervoor kiezen zelf eisen te stellen om de kwaliteit van taxivervoer te waarborgen.

**Artikel 2.6 Bijzondere weigeringsgronden TTO vergunning**
Het niet voldoen aan de bij of krachtens artikel 2.4 gestelde vereisten levert een verplichte weigeringsgrond op. Dus zowel de eisen uit artikel 2.4 als de nadere eisen die aan het reglement zijn gesteld door het college (ingevolge het achtste lid van artikel 2.4) leveren een weigeringsgrond op. Het college zal wel altijd moeten motiveren waarom het reglement niet voldoet.

Ingevolge het tweede lid *kan* het college een TTO vergunning weigeren. Deze bepaling geeft de discretionaire bevoegdheid van het college aan.

*Onder a* wordt dit tot uitdrukking gebracht in het geval het college oordeelt dat het reglement en de daarmee samenhangende protocollen, onvoldoende garanties geven voor het waarborgen van de kwaliteit van taxivervoer. Het uitgangspunt is dat een TTO de bevordering van de kwaliteit van taxivervoer tot doel heeft (artikel 82b tweede lid Wp2000). Het enkel voldoen aan de minimale eisen zoals gesteld in artikel 2.4 zou kunnen impliceren dat de TTO het doel van de wet niet nastreeft, maar enkel vergunning wil verkrijgen om chauffeurs de mogelijkheid te bieden de opstapmarkt in Amsterdam te betreden. In het uitwerken van het reglement wordt dus een bepaalde mate van vrijheid geboden aan de TTO om onderwerpen te regelen die niet door de gemeente zijn voorgeschreven. Het ontbreken van initiatief aan de zijde van de TTO om het reglement verder uit te werken zou kunnen leiden tot een weigering.

*Onder b* is de mogelijkheid opgenomen de vergunning te weigeren indien op voorhand duidelijk is dat niet voldaan wordt of *kan* worden voldaan aan de in artikel 2.5 gestelde eisen. Het is wenselijk een dergelijke bepaling op te nemen omdat het verlenen van een vergunning waarvan op voorhand al duidelijk is dat de voorschriften niet zullen worden nageleefd, onwenselijk is.

De weigeringsgrond *onder c* is bedoeld om te voorkomen dat bestuurders die eerder op een slechte wijze een TTO hebben geleid welke (mede) door hun toedoen van de markt is geweerd, binnen afzienbare tijd de markt weer kunnen betreden. Dergelijke bestuurders hebben er geen blijk van gegeven de capaciteiten te hebben kwaliteit van taxivervoer te kunnen waarborgen. De gemeente kan ervoor kiezen hierbij ook resultaten uit andere gemeenten met groepsverplichtingen mee te wegen. In al deze gemeenten is immers ook sprake van het moeten bijdragen aan de kwaliteit van het taxivervoer

### Artikel 2.7 Looptijd TTO vergunning

De looptijd van een vergunning is in dit artikel op één jaar gesteld. Dat is mede gelet op de met de vergunning gepaard gaande administratieve lasten, relatief kort. Hier is echter expliciet voor gekozen, omdat de situatie met TTO's voor zowel de markt als de gemeente nieuw is. Het is onvermijdelijk dat er een situatie komt die vraagt om aanpassing van de regelgeving. Door de looptijd van een vergunning in de eerste periode op één jaar te stellen, is de regeling flexibel. Het college krijgt de mogelijkheid van deze looptijd af te wijken. Het ligt in de lijn der verwachting dat op termijn de vergunningen een langere looptijd krijgen.

### Artikel 2.8 Bijzondere gronden voor wijziging, schorsing of intrekking TTO vergunning

Dit artikel regelt dat het college een vergunning kan wijzigen (bijvoorbeeld aanscherpen van voorschriften), schorsen (voor een bepaalde duur intrekken) of intrekken (definitief intrekken). Ingevolge het vijfde lid van artikel 82b Wp2000 zijn eveneens de artikel 6, vierde en vijfde lid, en 99, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid van overeenkomstige toepassing (Bibob)

In het eerste lid, onder a is geregeld dat dit kan gedaan worden als niet meer voldaan wordt of kan worden voldaan aan de eisen gesteld in het eerste lid van artikel 2.4. Alleen onderwerpen waarvan de gemeente heeft aangegeven dat zij relevant zijn voor het optimaliseren van de kwaliteit van taxivervoer, worden betrokken bij de afweging om te schorsen, wijzigen of intrekken. Zo zal een door de TTO ingevoerde regel (bijvoorbeeld het dragen van stropdassen) bij overtreding nooit kunnen leiden tot een sanctie van de gemeente.

*Onder b* is de zelfstandige intrekkingsgrond opgenomen waarbij in het geval geconcludeerd wordt dat het gedrag van een bestuurder of vertegenwoordiger van een TTO niet representatief is voor de kwaliteit van taxivervoer, de TTO vergunning kan worden ingetrokken. Van belang hierbij is dat zowel een bestuurder als een vertegenwoordiger een voorbeeldfunctie vervult voor de TTO en als eerstelijns toezichthouder (in de toekomst). Voordat tot intrekking of schorsing zal worden overgegaan zal de TTO gelegenheid geboden worden om de betreffende bestuurder of vertegenwoordiger uit zijn of haar functie te ontslaan.

In het tweede lid is vastgelegd dat, in het geval een TTO onder het minimum aantal aangeslotenen of auto's komt, het college de TTO gedurende een bepaalde periode in de gelegenheid kan stellen alsnog te voldoen aan de ingevolge artikel 2.4, eerste lid, onderdeel c en d opgelegde verplichting. Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een TTO die tijdelijk onder de 100 aangeslotenen terecht komt, meteen van de markt af moet.

## Paragraaf 4 Taxxxivergunning

Ingevolge het bepaalde in het derde lid van artikel 82b Wp2000 kunnen bij gemeentelijke verordening regels worden gesteld over de eisen aan en de verplichtingen van vervoerders en bestuurders van de in het eerste lid van artikel 82b Wp2000 bedoelde auto's.

### Artikel 2.9 Toonplicht

Deze bepaling regelt de toonplicht van de Taxxxipas, het bewijs van de Taxxxivergunning. De toonplicht houdt tegelijkertijd een aanwezigheidsplicht in. Tonen op eerste vordering (dat wil zeggen direct zodra erom wordt gevraagd) is immers alleen mogelijk wanneer deze binnen handbereik is. De reden om te voorzien in deze plicht is het ondersteunen van het toezicht en de handhaving. Zonder inzage in de Taxxxipas is de controle op de naleving niet goed mogelijk. Het niet voldoen aan de toonplicht vormt een zelfstandige overtreding van de verordening. Dit artikel richt zich tot de houder van de Taxxxivergunning, i.c. de chauffeur.

### Artikel 2.10 Aanvraag Taxxxivergunning

Onder het eerste lid is vastgelegd aan welke eisen een chauffeur moet voldoen om in aanmerking te komen voor een Taxxxivergunning.

*Onder a* is geregeld dat een chauffeur een *geldig* rijbewijs moet kunnen overleggen. Het aanvragen van een Taxxxivergunning met een geschorst, ingetrokken, ingehouden of ingenomen rijbewijs is dus niet mogelijk. In principe zou volstaan kunnen worden met een kopie van een rijbewijs. Het college zal echter in het geval zij twijfelt aan de juistheid van het document kunnen verlangen dat de chauffeur het originele rijbewijs overlegt.

*Onder b* is opgenomen dat een chauffeur een *geldige* landelijke chauffeurspas of chauffeurskaart moet kunnen overleggen. Hiermee wordt voorkomen dat een niet-taxichauffeur of een taxichauffeur met een geschorste landelijke chauffeurspas of -kaart in aanmerking zou kunnen komen voor een Taxxxivergunning. Ook hier zou in principe volstaan kunnen worden met een kopie, waarbij in geval van twijfel verzocht zal worden om het origineel.

*Onder c* is geregeld dat een chauffeur bij indiening van de aanvraag voor een Taxxxivergunning een Amsterdams CCV certificaat moet overleggen. Met het overleggen van dit certificaat kan tegelijkertijd de ontheffing medegebruik lijnbusbaan/-strook voor taxi's (TBO) afgegeven worden. Deze ontheffing is noodzakelijk om de klant goed te kunnen bedienen, zonder deze ontheffing zal namelijk eerder omgereden moeten worden hetgeen de klant onnodig op kosten jaagt. Een kopie van het certificaat is in principe voldoende, waarbij het college in geval van twijfel alsnog kan vragen om het origineel.
In het geval er sprake is van een situatie dat de Taxxxivergunning geweigerd wordt kan nog steeds een TBO worden afgegeven. De chauffeur kan dan weliswaar geen taxivervoer aanbieden op de Amsterdamse opstapmarkt (in de aangewezen gebieden), maar kan de TBO wel gebruiken indien hij op de bel- en/of contractmarkt wil werken.

*Onder d* is vastgelegd dat de onderneming waar de chauffeur voor rijdt een geldige ondernemersvergunning moet hebben. Dit is om zekerheid te hebben dat de chauffeur zich heeft aangesloten bij een goedgekeurde onderneming, te weten een onderneming met een ondernemersvergunning.

*Onder e* is de eis opgenomen dat een chauffeur zich bij een TTO moet hebben aangesloten, die in het bezit is van een TTO-vergunning. Deze aansluiting kan op verschillende manieren plaats vinden. Zo zou er sprake kunnen zijn dat aangeslotene een lid of werknemer is van de TTO of een overeenkomst met de TTO is aangegaan. Afhankelijk van de rechtsvorm is de juridische constructie anders. In alle gevallen zal de TTO echter aangesproken worden op het gedrag van de aangeslotene.

De *onder f* opgenomen vaste woon- of verblijfplaats is ten behoeve van de communicatie met de chauffeur.

*Onder g* is vastgelegd dat de chauffeur zich twee jaar voorafgaand aan de aanvraag zich als een kwalitatief goede chauffeur moet hebben gedragen. Te veel klachten en/of overtredingen kunnen er toe leiden dat de chauffeur niet in aanmerking komt voor een Taxxxivergunning. Het doel van deze bepaling is het zo veel mogelijk voorkomen dat slechte chauffeurs de markt betreden. De terugkijktermijn van twee jaar is gekozen, om de chauffeur de tijd te geven het gedrag te herstellen en later alsnog weer een aanvraag te kunnen doen. Een langere periode zou disproportioneel zijn omdat het hier geen zware misdrijven betreft. De verwachting is dat het weren van chauffeurs die zware misdrijven hebben begaan wordt afgedekt door de verplichting een VOG te overleggen, waarbij vijf jaar wordt teruggekeken. Een kortere periode zou geen recht doen aan de problemen die het slechte gedrag van taxichauffeurs veroorzaken.

Het tweede lid regelt dat een chauffeur een pasfoto in moet sturen. Deze worden gebruikt op Taxxxipas en op de ontheffing tram/busbaan. Vervolgens kan aan de hand van de foto op het document vergeleken worden of dit dezelfde persoon is als degene die taxivervoer aanbiedt.

**Artikel 2.11 Eisen aan de chauffeur**

In dit artikel en in de ingevolge dit artikel gestelde nadere regels, wordt het gedrag beschreven dat van de chauffeur wordt verwacht. Het gaat hierbij in principe om gedrag van de chauffeur binnen werktijd, maar er zijn ook situaties denkbaar waarbij overtredingen of misdrijven gepleegd buiten werktijd, meegerekend worden. Dit artikel richt zich expliciet tot de houder van de Taxxxivergunning, de chauffeur. In die zin ligt in dit artikel een rechtstreekse relatie tussen gemeente en chauffeur. Deze relatie is met name bedoeld om snel te kunnen ingrijpen bij zware en zeer zware vergrijpen. Dit zijn vergrijpen die de integriteit van individuen kunnen aantasten, die de verkeersveiligheid in gevaar brengen of die zodanig de kwaliteit van het taxivervoer aantasten dat de betrouwbaarheid en geloofwaardigheid in het geding zijn of dat mensen in hun waardigheid worden aangetast (bijvoorbeeld bij het weigeren van een blindengeleidehond). Dit zijn daarom expliciet domeinen die door de overheid moeten worden gewaarborgd. Door in deze verordening deze zaken expliciet op te nemen, is het mogelijk chauffeurs die dergelijk gedrag vertonen snel van de markt te weren. Dit doet overigens niets af aan de rol van de TTO's: als de

TTO een zwaar of zeer zwaar vergrijp bij een aangeslotene constateert, moet deze eveneens privaatrechtelijk ingrijpen en de gemeente van hun handelen op de hoogte stellen.

Naast de zware en de zeer zware vergrijpen zijn ook zaken met betrekking tot minder zware vergrijpen opgenomen (eerlijk en comfortabel vervoer, professioneel gedrag en professioneel voorkomen). Deze zijn opgenomen om als gemeente de mogelijkheid te behouden op te kunnen treden op het moment dat de kwaliteit van taxivervoer in het geding komt en de TTO geen actie onderneemt, of de situatie vraagt om snel ingrijpen. Uitgangspunt blijft echter dat de TTO in deze gevallen zelf ook optreedt. De TTO zal worden aangesproken in het geval een sanctie van hun zijde (te lang) uitblijft.

In het eerste lid zijn de uitgangspunten opgenomen, waarbij schending van de genoemde gedragingen door het college gesanctioneerd worden in de categorie van zeer zware vergrijpen. Zeer zware vergrijpen kunnen worden gestraft met directe uitsluiting van de chauffeur van de Amsterdamse opstapmarkt. Om te beoordelen of er sprake is van dergelijk gedrag is een strafrechtelijke veroordeling niet noodzakelijk.

Zo is *onder a* opgenomen dat de chauffeur geen ernstig misdrijf mag hebben gepleegd. Een dergelijke chauffeur zou de veiligheid van de passagier (en anderen) in gevaar kunnen brengen.

*Onder b* is de categorie gevaarzettend en asociaal verkeersgedrag benoemd. Gedoeld wordt op gebrek aan inzicht in risico's in het verkeer, een incorrect samenspel met andere verkeersdeelnemers in het verkeer en duidelijk een gedrag tentoonspreiden dat in strijd is met de essentiële verkeersregels en verkeerstekens. Hieronder valt in ieder geval gedrag in de zin van artikel 6 van de Wegenverkeerswet (*Artikels 6 WvW: Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat)*, gedrag welke tot gevolg heeft dat de politie Amsterdam-Amstelland een mededeling opmaakt met betrekking tot een (Licht) Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer, Alcoholslotprogramma of Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer.

In het tweede lid zijn de uitgangspunten vastgelegd waarvan overtreding beschouwd wordt als zwaar vergrijp. Zware vergrijpen leiden in de regel tot schorsing van de Taxxxivergunning. Hier valt in ieder geval het weigeren van ritten en het omrijden onder. Met het 'weigeren van ritten' wordt eveneens bedoeld het indirect weigeren, bijvoorbeeld omdat de chauffeur de blindengeleidehond niet wil vervoeren. Ook het staken van een rit geldt als een (gedeeltelijke) ritweigering. Met betrekking tot omrijden is er een uitzondering, hetgeen betreft dat het omrijden op verzoek van de klant gebeurt.

*Onder a* is gedrag beschreven waarbij de chauffeur de klant of andere weggebruikers niet in gevaarlijke situaties brengt of kan brengen. Hierbij kan gedacht

worden aan gedragingen die niet vallen onder artikel 5 WVW, maar wel zodanig zijn dat hier maatregelen op genomen moeten worden.

*Onder b* wordt onder meer bedoeld de situatie dat het rijbewijs van de chauffeur ingevorderd, geschorst, ingehouden of ingenomen, de regels geldend voor de ontheffing tram/busbaan (TBO) niet worden nageleefd, meer dan 15 km/u te hard wordt gereden, het rode licht wordt genegeerd dan wel dat er sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 5 WvW (*Artikel 5 WvW: Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd)* Tevens dient deze bepaling als vangnetbepaling voor overige gedragingen van de chauffeur waardoor deze de klant of andere weggebruikers in gevaarlijke situaties brengt of kan brengen.

In het derde lid zijn de uitgangspunten vastgelegd waarvan overtreding als gemiddeld vergrijp wordt aangemerkt. Het is aan de TTO om hier een proportionele invulling aan te geven. Minimale vereisten zijn echter aangegeven.

Zo is *onder a* aangegeven dat de chauffeur de wettelijk geldende tarieven rekent. Overtreding van deze wettelijke bepaling levert zonder meer een strafbaar feit op maar kan ook consequenties hebben voor de aan de chauffeur verleende Taxxxivergunning.

De onder b genoemde plicht tot informatieverstrekking is van belang zodat voor de klant inzichtelijk is wat het normaal geldende tarief zou moeten zijn, welke chauffeur het vervoer verricht en bij welke TTO deze is aangesloten. Deze informatie is van belang in het geval de klant een klacht wil indien bij het klachtenmeldpunt, welke eveneens duidelijk in de auto moet zijn aangegeven.

*Onder c* is opgenomen dat er sprake moet zijn van een technisch veilige auto. Hierbij valt te denken aan een auto welke tijdig een Algemeen Periodieke Keuring (APK) en onderhoudsbeurt ondergaat.

*Onder d* wordt een bepaalde mate van kennis bij de chauffeur verwacht van taal, straten, hotels en bijzondere gelegenheden in Amsterdam. Het is aan de TTO om deze kennis op peil te houden.

*Onder e* is de eis vastgelegd dat chauffeurs taxivervoer moeten aanbieden met een daklicht dat voldoet aan de eisen gesteld door het college. In artikel 2.5, eerste lid, onderdeel b geeft aan dat de TTO een verantwoordelijkheid heeft ten aanzien van het gebruik van het juiste daklicht. De bepaling van artikel 2.11, derde lid, onderdeel e strekt er toe dat de chauffeur ook rechtstreeks door de gemeente kan worden aangesproken in het geval er geen of een onjuist daklicht gebruikt wordt.

Vergelijkbaar met de bepaling onder e is *onder f* opgenomen dat de informatiekaart in en buiten de taxi zichtbaar voor de klant moet zijn aangebracht, met dien verstande dat de TTO hiervoor verantwoordelijkheid draagt ingevolge artikel 2.5, eerste lid, onderdeel i.

In het vierde lid zijn de uitgangspunten vastgelegd waarvan overtreding als licht vergrijp wordt aangemerkt. Evenals in het derde lid is het ook hier aan de TTO om een proportionele invulling te geven van gedragingen die hieronder vallen. In ieder geval moet gedacht worden aan het correct en fatsoenlijk behandelen van klanten, toezichthouders en ander personeel dat door het college is aangewezen om de orde op de standplaats te behouden.

In de nadere regels (vijfde lid) kan het college aanvullende nadere eisen stellen aan het gewenste gedrag van een chauffeur. Het kan gaan om extra eisen maar ook om een verdere uitwerking van de gedragingen die in het eerste tot en met het vierde lid zijn gesteld.

**Artikel 2:12 Bijzondere weigeringsgronden Taxxxivergunning**
In aanvulling op de algemene weigeringsgrond als bedoeld in artikel 1.3 zijn in dit artikel de bijzondere weigeringsgronden opgenomen. Ingevolge het vijfde lid van artikel 82b Wp2000 zijn eveneens de artikel 6, vierde en vijfde lid, en 99, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid van overeenkomstige toepassing (Bibob)

Zo is in het eerste lid bepaald dat het niet voldoen of niet kunnen voldoen aan één van de eisen uit artikel 2.10 zonder meer leidt tot weigering van de vergunning.

In het tweede lid is een ‘kan-bepaling’ opgenomen hetgeen betekent dat het college de ruimte heeft een nadere afweging te maken of de vergunning al dan niet geweigerd moet worden.

*Onder a* is sprake van het kunnen weigeren van de vergunning indien is gebleken dat de chauffeur zich in de twee jaar voorafgaand aan het indienen van de aanvraag zodanig heeft gedragen dat het college van oordeel is dat dit gedrag de kwaliteit van taxivervoer aantast. Via deze bepaling kunnen gedragingen uit het verleden van invloed zijn bij de beoordeling van de aanvraag Taxxxivergunning. Daarbij wordt een terugkijk termijn van twee jaar redelijk geacht.
Tevens wordt verwezen naar de eisen gesteld aan het gedrag van de chauffeur in artikel 2.11. Indien op voorhand is gebleken dat het gedrag van de chauffeur zodanig is dat deze strijdig is met het bepaalde in artikel 2.11 of de op grond van 2.11 gestelde nadere regels, kan de vergunning geweigerd worden.

Het bepaalde *onder b* biedt de mogelijkheid een Taxxxivergunning te weigeren indien op voorhand aannemelijk is dat de onderneming waar de chauffeur voor rijdt zich niet houdt aan de geldende wettelijke bepalingen. De basiselementen die moeten leiden tot kwalitatief goed taxivervoer zijn dan niet aanwezig. Op deze wijze zijn ook ondernemingen verplicht zich zodanig te gedragen dat zij kunnen bijdragen aan de kwaliteit van taxivervoer.

Met het bepaalde *onder c* wordt voorkomen dat een Taxxxivergunning wordt verleend terwijl er sprake is van een redelijk vermoeden dat de chauffeur in kwestie een misdrijf heeft gepleegd welke de kwaliteit van het taxivervoer ernstig aantast. Een gestarte VOG-procedure geeft aan dat het gerechtvaardigd is een dergelijke chauffeur vooralsnog niet toe te laten tot de Amsterdamse opstapmarkt. De aanvraag kan gedurende een redelijke termijn worden aangehouden in afwachting van de

VOG. Mocht de VOG alsnog over worden gelegd dan zal de Taxxxivergunning eveneens kunnen worden verleend.
Indien na vergunningverlening blijkt dat de chauffeur was verzocht om een nieuwe VOG en hij deze heeft verzuimd te overleggen kan op basis van het bepaalde in artikel 1.5, eerste lid, onderdeel a de vergunning worden ingetrokken (onjuiste gegevens).

**Artikel 2.13 Looptijd Taxxxivergunning**
De looptijd van een vergunning is in dit artikel op één jaar gesteld. Dat is mede gelet op de met de vergunning gepaard gaande administratieve lasten, relatief kort. Hier is in dit geval expliciet voor gekozen, omdat de situatie met TTO's voor zowel de markt als de gemeente nieuw is. Het is onvermijdelijk dat er een situatie komt die vraagt om aanpassing van de regelgeving. Door de looptijd van een vergunning in de eerste periode op één jaar te stellen, is de regeling flexibel. Het college krijgt de mogelijkheid van deze looptijd af te wijken. Het ligt in de lijn der verwachting dat op termijn de vergunningen een langere looptijd krijgen. De duur van de looptijd van de Taxxxivergunning wordt gekoppeld aan die van de tram/busbaanontheffing. Deze kan daarom op termijn ook langer dan één jaar worden. In die zin is in de uiteindelijke situatie sprake van een lastenverlichting.

**Artikel 2.14 Bijzondere gronden voor schorsing of intrekking Taxxxivergunning**
In aanvulling op het bepaalde in artikel 1.5 is in het eerste lid de schorsing en in het tweede lid de intrekking van rechtswege opgenomen.
De mogelijkheid om de Taxxxivergunning van rechtswege te schorsen of in te trekken is voornamelijk van belang omdat hiermee voorkomen wordt dat deze vergunning in stand blijft terwijl de daaraan ten grondslag liggende documenten blijken te zijn geschorst of ingetrokken. De Taxxxivergunning dient ingevolge het bepaalde in artikel 3.5 direct ingeleverd te worden.

In het eerste lid *onder a* is de schorsing van rechtswege van de Taxxxivergunning in het geval het rijbewijs van vergunninghouder is geschorst, ingevorderd, ingehouden of ingenomen. Het schorsen van de Taxxxivergunning heeft geen rechtsgevolg omdat de chauffeur in deze situatie niet mag autorijden en dus ook geen taxivervoer mag aanbieden, zodat klanten zo min mogelijk aan verkeersveiligheidsrisico's bloot worden gesteld.

*Onder b* is de schorsing van rechtswege van de Taxxxivergunning in het geval de Inspectie Leefomgeving en Transport de chauffeurspas of chauffeurskaart van vergunninghouder schorst als de ernst van een overtreding van de chauffeur daarom vraagt. Ook hiervoor geldt dat het in het veiligheidsbelang van de klanten is dat de Taxxxivergunning dan ook wordt geschorst, zodat klanten niet aan onnodige veiligheidsrisico's worden blootgesteld. Met het schorsen van de chauffeurspas/-kaart mag de vergunninghouder in het geheel geen taxivervoer meer aanbieden hetgeen betekent dat het schorsen van de Taxxxivergunning geen rechtsgevolg heeft.

*Onder c* is de schorsing van de TBO genoemd. De Amsterdamse tram/busbaanontheffing geeft chauffeurs het recht op de vrije tram/busbanen in Amsterdam te rijden. Deze tram/busbanen geven chauffeurs de mogelijkheid klanten

op een snelle en efficiënte wijze door Amsterdam te rijden. Het niet hebben van een dergelijke ontheffing draagt bij aan omrijden en langere ritduren en daarmee aan de kosten voor de klant. In die zin leidt het schorsen van een tram/busbaanontheffing tot het aantasten van de kwaliteit van het taxivervoer hetgeen direct gevolg heeft voor de Taxxxivergunning omdat deze gelijktijdig van rechtswege wordt geschorst.

*Onder d* is geregeld dat de Taxxxivergunning van de chauffeur wordt geschorst als de TTO de aansluiting met de chauffeur schorst, bijvoorbeeld omdat sprake is van slecht gedrag. Zolang er geen aansluiting met een TTO is, kan er geen sprake zijn van taxivervoer op de opstapmarkt. De Taxxxivergunning wordt daarom geschorst, om niet het risico te lopen dat de chauffeur alsnog onder de vlag van de TTO de weg op gaat.

*Onder e* is geregeld dat de Taxxxivergunning van een chauffeur die bij een TTO rijdt waarvan de TTO-vergunning is geschorst, van rechtswege is geschorst. In deze bepaling komt tot uitdrukking dat het schorsen van een TTO vergunning verregaande consequenties heeft voor de aangeslotenen. Een TTO die geschorst is mag op dat moment geen enkele aangeslotene laten rijden.

*Onder f* wordt geregeld dat een chauffeur die een ontzegging besturen motorrijtuigen opgelegd heeft gekregen niet alsnog via de Taxxxivergunning taxivervoer kan aanbieden. Dit is vergelijkbaar met het rijbewijs, dat onder a is genoemd.

In het tweede lid wordt geregeld dat de Taxxxivergunning onder bepaalde omstandigheden van rechtswege is ingetrokken.

Het bepaalde in *a tot en met e* is hierbij vergelijkbaar met de schorsingen uit het eerste lid.

*Onder f* wordt geregeld dat de chauffeur niet meer over een Taxxxivergunning kan beschikken, als hij niet kan aantonen over een vaste woon- of verblijfplaats te beschikken. Het niet voldoende herleidbaar zijn van de chauffeur is reden om te betwijfelen of de chauffeur de kwaliteit van taxivervoer nastreeft. Aangezien het hebben van een vaste woon- of verblijfplaats een vereiste is om überhaupt voor vergunningverlening in aanmerking te komen ligt het in de lijn te stellen dat het niet kunnen aantonen dat nog steeds aan deze vereiste wordt voldaan, een intrekking van rechtswege tot gevolg heeft.

In het derde lid is opgenomen dat het college de Taxxxivergunning kan intrekken als aannemelijk wordt gemaakt dat de onderneming waar de chauffeur voor werkt niet voldoet aan de wettelijke eisen. De kans is te groot dat hierdoor de kwaliteit van taxivervoer aangetast wordt.

In het vierde lid wordt geregeld dat de termijn van schorsing van de Taxxxivergunning in ieder geval net zolang is als de schorsingsduur van de in het eerste lid, onder a, b, c en e genoemde documenten, dan wel de onder d genoemde schorsing door de TTO en de onder f genoemde ontzegging rijbevoegdheid. Dit stelt buiten twijfel dat de schorsing van de Taxxxivergunning doorloopt zolang een van de genoemde maatregelen is opgelegd.

In het vijfde lid wordt geregeld dat het college initiatief neemt tot het opheffen van de schorsing in het geval de schorsing van de TBO wordt opgeheven. Omdat de TBO door de gemeente wordt uitgegeven is het redelijk te stellen dat de gemeente op de hoogte is van de duur van de schorsing en het moment van beëindiging en kan dan maatregelen treffen teneinde direct na opheffing van de schorsing de schorsing van de Taxxxivergunning op te heffen. Op dat moment kan de chauffeur ook weer beschikken over de Taxxxipas, welke in het college in overleg met de chauffeur zal verstrekken.

In het zesde lid wordt geregeld dat de chauffeur zelf het initiatief moet nemen om het college op de hoogte te stellen van opheffing van de schorsing en zal dit moeten kunnen aantonen. De achterliggende gedachte om het initiatief bij de chauffeur te leggen is dat het waarschijnlijk is te verwachten dat de chauffeur in al deze gevallen als eerste op de hoogte zal zijn van opheffing van één van de schorsingsgronden als genoemd in het eerste lid. Deze kan dan zo snel mogelijk het initiatief nemen om het college op de hoogte te stellen, zodat deze de schorsing van de Taxxxivergunning kan opheffen. Ook hiervoor geldt dat de het college in overleg met de chauffeur de Taxxxipas zal verstrekken.

# Hoofdstuk 3 Handhaving

### Artikel 3.1 Verbodsbepaling Taxxxilogo

Dit artikel regelt het verbod om zonder geldige Taxxxivergunning het Amsterdamse Taxxxilogo te gebruiken. Overtreding van dit artikel is een zelfstandige overtreding van de verordening. Als reactie op deze overtreding kan als bestuursrechtelijk handhavinginstrument het opleggen van een dwangsom of bestuursdwang toegepast worden. Strafrechtelijke handhaving is via de strafbepaling van artikel 3.2 eveneens mogelijk.

### Artikel 3.2 Strafbepalingen

De aanhef van artikel 3.2 regelt algemeen dat het niet-naleven van voorschriften of beperkingen die aan een vergunning zijn verbonden een strafbaar feit oplevert.

Artikel 3.2 geeft verder een opsomming van de voorschriften op overtreding waarvan straf is gesteld. Deze opsomming is uitputtend. Wanneer een bepaling niet is genoemd in artikel 6.1 kan deze ook niet strafrechtelijk worden gehandhaafd. Dat laat onverlet dat bestuursrechtelijke handhaving wel mogelijk is.

### Artikel 3.3 Sancties TTO

Het eerste lid regelt dat naast de strafsanctie die ingevolge de WED opgelegd kan worden overtreding van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 2.4 en 2.5 eveneens gesanctioneerd kan worden met een aantal maatregelen variërend van een waarschuwing tot het uiteindelijk intrekken van de vergunning.

*Onder a* is aangegeven dat gesanctioneerd kan worden met een waarschuwing. Op het moment dat door het college geconstateerd wordt dat de TTO de opgelegde voorwaarden en/of voorschriften niet of onvoldoende naleeft dan wel de aangeslotenen van de TTO zich niet aan de gestelde regels houden, kan een

waarschuwing worden gegeven. De TTO wordt dan geattendeerd op de gemaakte overtredingen met het doel dat zij op korte termijn verbetering laat zien.

*Onder b* is de maatregelen opgenomen dat door het college verzocht kan worden om extra audits (ten opzichte van het aantal genoemd in artikel 2.5, eerste lid, onderdeel k) in het geval de TTO in onvoldoende mate bijdraagt aan het bevorderen van de kwaliteit van taxivervoer. De extra audits worden als maatregel en niet als sanctie opgelegd, omdat dit gezien kan worden als onderdeel van een stappenplan ter verbetering van de kwaliteit van taxivervoer.

Indien verbetering uit blijft kan verzocht worden een verbeterplan op te stellen (*onder c*). Dit verbeterplan zal aan het college voorgelegd worden zodat bekeken kan worden of daarmee het gewenste effect, het tegengaan van de geconstateerde problemen, zou kunnen worden opgelost.

*Onder d* wordt de situatie aangegeven dat een TTO en/of haar aangeslotenen zodanig gedrag blijven vertonen dat deze van de twee meest lucratieve standplaatsen, te weten Centraal Station en Leidseplein, kan worden uitgesloten. Een dergelijke uitsluiting zal over het algemeen een tijdelijk karakter hebben omdat deze is bedoeld om de TTO in de gelegenheid te stellen de organisatie en haar aangeslotenen op orde te krijgen. In de tussentijd kunnen zij met hun gedrag op de overige standplaatsen aantonen in hoeverre alsnog het gewenste gedrag kunnen tonen, teneinde de kwaliteit van taxivervoer te waarborgen.

De schorsing van de vergunning als genoemd *onder e* is een maatregel die grote consequenties heeft voor zowel de TTO als de aangeslotenen. De aangeslotenen mogen gedurende de schorsingsperiode van de TTO geen taxivervoer aanbieden op de aangewezen weggedeelten. Schorsing zal, gelet op de zwaarte van de sanctie, niet zo maar worden toegepast. Indien sprake is van schorsing is dit echter wel een duidelijk signaal voor de TTO dat zij het eigenlijk al te ver heeft laten komen.

*Onder f* is de intrekking van de vergunning genoemd. Dit is de zwaarste sanctie die kan worden opgelegd. De TTO verliest de vergunning en de bestuursleden kunnen vijf jaar lang geen plaats meer nemen in het bestuur van een andere TTO (artikel 2.6, tweede lid, onderdeel c). De aangeslotenen zijn hun vergunning kwijt en moeten zich bij een andere TTO aansluiten om opnieuw vergunning aan te kunnen vragen, voor zover een TTO de betreffende chauffeur laat aansluiten.

In het tweede lid wordt aangegeven welke overwegingen in ieder geval ten grondslag liggen aan de onder het eerste lid genoemde maatregelen. Deze overwegingen zijn niet-limitatief opgesomd.

Zo is *onder a* bepaald dat rekening gehouden wordt met het soort en aantal overtredingen begaan door de TTO. Het gaat hierbij onder andere om het niet op orde hebben van de klachtenbehandeling of andere registratiegegevens. Ook het aantal overtredingen per soort zijn relevant.

*Onder b* gaat het om het soort en aantal overtredingen begaan door de aangeslotenen en de sancties welke door de TTO en gemeente als gevolg daarvan

zijn opgelegd. De verschillende categorieën waar deze overtredingen volgens het door het college vastgestelde model in vallen is daarbij eveneens van belang.

Ook is van belang hoe vaak er sprake is van het herhalen van overtredingen in de periode van één jaar (*onder c*). Hiermee wordt bedoeld dat na constatering van een overtreding over een termijn van één jaar terug gekeken wordt. Bij iedere geconstateerde overtreding zal dit bekeken worden. Het totaal aantal overtredingen (waarbij het om verschillende overtredingen kan gaan) binnen één jaar is bepalend voor de uiteindelijk op te leggen maatregel.

*Onder d* wordt vervolgens ingegaan op de gelijkwaardigheid van de door de TTO aan aangeslotenen opgelegde sancties ten opzichte van de geconstateerde overtredingen. Zo zou sprake kunnen zijn van het opleggen van, naar oordeel van het college, te lichte sancties in verhouding tot de door aangeslotenen begane overtredingen.

Onder e wordt tot uitdrukking gebracht dat de wijze van optreden van de TTO naar aanleiding van de geconstateerde overtredingen, eveneens van belang is. Door snel (en adequaat) te handelen geeft de TTO aan haar positie als eerstverantwoordelijke serieus te nemen.

**Artikel 3.4 Sancties chauffeurs**

In dit artikel zijn de sancties voor chauffeurs en de in ieder geval daaraan ten grondslag liggende overwegingen opgenomen.

In het eerste lid wordt aangegeven dat sancties kunnen worden opgelegd in het geval er sprake is van overtreding van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 2.9 en 2.11.

*Onder a* wordt de schorsing van de Taxxxivergunning genoemd. Schorsing betekent altijd een voor een bepaalde duur.

*Onder b* wordt de intrekking van de Taxxxivergunning genoemd. Intrekking is altijd definitief. De chauffeur zal, indien mogelijk, een nieuwe aanvraag moeten doen voor een Taxxxivergunning.

In het tweede lid is aangegeven dat in het geval er sprake is van schorsing van de Taxxxivergunning het college de chauffeur onder meer kan verplichten tot het volgen van een opleiding. De chauffeur zal deze opleiding zelf moeten bekostigen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan opleidingen op het gebied van straten- of talenkennis. Het initiatief tot het verplicht stellen van een opleiding ligt in eerste instantie bij de TTO. Deze bepaling strekt er toe dat het college kan handelen in het geval de TTO dit nalaat of de opleiding van onvoldoende kwaliteit blijkt te zijn. Het college kan ook besluiten tot het opleggen van andere maatregelen.

In het derde lid wordt aangegeven met welke overwegingen, bij toepassing van de in het eerste lid genoemde sancties, het college rekening kan houden. De betreffende overwegingen zijn niet-limitatief opgesomd. Zo zou bijvoorbeeld aan de overwegingen informatie ten grondslag kunnen liggen welke naar voren is gekomen uit een antecedentenonderzoek bij de politie.

*Onder a* wordt aangegeven dat het soort en aantal overtredingen van de chauffeur wordt betrokken bij de overweging om tot intrekking of schorsing of te gaan. Het gaat hierbij ook om de categorie waarin de overtreding valt. Zo wordt een overtreding als bedoeld in artikel 2.11, eerste lid gezien als een overtreding waarop een zeer zware sanctie staat, terwijl op overtreding van het bepaalde in artikel 2.11, tweede lid een zware sanctie staat (zie ook de toelichting bij artikel 2.11).

*Onder b* is de mate van herhaling van het aantal overtredingen binnen één jaar genoemd. Hiermee wordt bedoeld dat na constatering van een overtreding over een termijn van één jaar terug gekeken wordt. Bij iedere geconstateerde overtreding zal dit bekeken worden. Het totaal aantal overtredingen (waarbij het om verschillende overtredingen kan gaan) binnen één jaar is bepalend voor de uiteindelijk op te leggen maatregel.

### Artikel 3.5 Inleveren Taxxxipas

In dit artikel is opgenomen dat de Taxxxipas direct na schorsing of intrekking bij een door het college aan te wijzen persoon dient te worden ingeleverd. Deze bepaling strekt er toe misbruik van de Taxxxipas zo veel mogelijk te voorkomen.

# Hoofdstuk 4 Slotbepalingen

Dit hoofdstuk bevat bepalingen inzake de overgangstermijn, de inwerkingtreding en de citeertitel.

Ten aanzien van de overgangstermijn is in artikel 4.1 opgenomen dat …
- Dit moet nog uitgewerkt -
Van belang is dat de branche een overgangstermijn van een half jaar krijgt om aan de verplichtingen te voldoen. De verordening moet in deze periode al wel van kracht zijn omdat anders de aanvragen niet in behandeling kunnen worden genomen.
Na de overgangstermijn is de verordening volledig van kracht.