Nummer BD2012-000400
Directie directie sb
Dienst dienst ivv

Gemeente Amsterdam
College van burgemeester en wethouders

B&W

Voordracht voor de collegevergadering van

6 maart 2012

Portefeuille **29**
Agendapunt **A0**

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vrijgeven voor inspraak van de Taxiverordening Amsterdam 2012

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennisnemen van de concepttaxiverordening Amsterdam en de bijbehorende conceptuitvoeringsbesluiten, met als belangrijkste kenmerken:
   a. Toegang tot aangewezen delen van de Amsterdamse taximarkt is alleen toegestaan voor chauffeurs aangesloten bij een Toegelaten Taxiorganisatie (TTO).
   b. Elke TTO moet in bezit zijn van een door de gemeente uit te geven TTO-vergunning.
   c. Elke chauffeur moet in het bezit zijn van een door de gemeente uit te geven Taxxxivergunning (de chauffeur moet het bewijs hiervan (de Taxxxipas) in het voertuig hebben liggen).
   d. Om in aanmerking te komen voor een TTO-vergunning moet een TTO voldoen aan de vastgelegde voorwaarden (o.a. minimaal 100 aangesloten chauffeurs, 50 voertuigen, een VOG voor de bestuursleden en een reglement waarvan de inhoud op hoofdlijnen door de gemeente is voorgeschreven).
   e. Om in aanmerking te komen voor een Taxxxipas moet een chauffeur beschikken over een geldig Amsterdams CCV-certificaat en een tram/busbaanontheffing en moet de chauffeur zijn aangesloten bij een TTO met een TTO-vergunning. Daarnaast mag een chauffeur in de twee jaar voorafgaand aan de aanvraag geen gedrag hebben vertoond dat de kwaliteit van het taxivervoer aantast (bijvoorbeeld te veel gegronde klachten en overtredingen).
   f. Chauffeurs zijn verplicht een daklicht op het voertuig te bevestigen met daarop een door de gemeente verstrekt nummer, het Amsterdamse Taxxxilogo en de naam van de TTO.
   g. Chauffeurs zijn verplicht alle gegevens van de TTO en de chauffeur, inclusief tarieven en Taxxxilogo zichtbaar binnen en buiten de auto aanwezig te hebben.
   h. Een TTO moet o.a. een registratie bijhouden van alle aangesloten chauffeurs, moet weten waar hun chauffeurs zich bevinden, moet zelf zorgen voor audits (hoe beter de TTO presteert, hoe minder vaak dit nodig is), is verantwoordelijk voor de kennis van de chauffeurs en is verplicht onverwijld alle voorgeschreven informatie aan de gemeente te overleggen.
   i. Een chauffeur neemt altijd de verkeersveiligheid in acht, is integer en waarborgt de veiligheid van de passagier.
   j. De sancties voor TTO's voor het zich niet houden aan de regels zijn bestuursrechtelijk (waarschuwing, last onder dwangsom, uitsluiten van CS/Leidseplein, vergunning schorsen en vergunning intrekken) en strafrechtelijk (boete op basis van de Wet economische delicten (Wed)).
   k. De sancties voor chauffeurs zijn bestuursrechtelijk (last onder dwangsom, schorsen of intrekken van de vergunning), strafrechtelijk (boete op basis van de Wed) en privaatrechtelijk (sancties opgelegd door de TTO).

l. Toezicht en handhaving op basis van het bestuursrecht en strafrecht vindt plaats door door het college aan te wijzen personeel.
m. Met het ingaan van de verplichting voor een TTO- en Taxxxivergunning vervalt de huidige belanghebbendenvergunning voor standplaats CS.
n. In de uitvoeringsbesluiten kan het college, op basis van de Taxiverordening, nadere regels stellen over herkenbaarheid van de taxi's, eisen waar chauffeurs aan moeten voldoen en het reglement van de TTO's, alsmede regels voor de orde op de standplaatsen, bijvoorbeeld een vorm van volumebeleid.

2. Kennisnemen van de volgende inhoudelijke punten, die de komende tijd verder uitgewerkt worden:
   a. Volumebeleid, waarin besloten wordt hoe omgegaan wordt met de orde op de standplaatsen;
   b. Handhavingsbeleid, waarin inzet van handhaving en sancties per overtreding in detail worden vastgelegd;
   c. Eén-loket-gedachte, waarmee de lasten voor chauffeurs tot een minimum beperkt moeten worden;
   d. Klachtenafhandeling rond TTO's, zodat klachten van klanten goed en netjes worden afgedaan.
3. In te stemmen met het vrijgeven voor inspraak van de concepttaxiverordening inclusief de toelichting, de bijbehorende conceptuitvoeringsbesluiten, inclusief de toelichtingen en de notitie 'Toelating en toezicht op de Amsterdamse Taximarkt-Uitwerking hoofdlijnenplan taxi', deze laatste reeds door het college op 20 december 2011 vastgesteld en besproken in de commissie VVL van 19 januari 2012, met als enige wijziging dat de tekst op pagina 10 *"Dit regime gaat gelden voor dat deel van de stad waar de problemen op de markt structureel zijn. In eerste instantie is dit het gehele stadsdeel Centrum, inclusief Stadhouderskade; de Pijp, inclusief omgeving Museumplein; RAI; Passengers Terminal Amsterdam; AmsterdamArenA. Het College van B&W krijgt de bevoegdheid meer gebieden aan te wijzen indien blijkt dat de problematiek zich heeft verplaatst, bijvoorbeeld doordat op nieuwe locaties veel vraag naar taxi's ontstaat."* vervalt en vervangen wordt door "*Dit regime gaat gelden voor de hele gemeente Amsterdam."*

Bestuurlijke achtergrond

Per 1 oktober 2011 is de gewijzigde Wet personenvervoer 2000 (de nieuwe 'taxiwet') van kracht. Deze wet geeft een aantal gemeenten, waaronder de gemeente Amsterdam, de mogelijkheid aanvullende kwaliteitseisen te stellen aan taxi's op het gemeentelijk grondgebied. Deze eisen moeten zijn vastgelegd in een gemeentelijke taxiverordening.

Op 8 maart 2011 heeft het college van B&W de notitie 'Hoofdlijnenplan Taxi Amsterdam' vastgesteld. Deze notitie is in de commissie VVL van 31 maart 2011 besproken. Deze notitie vormde de basis voor de verdere uitwerking van de maatregelen om de taximarkt te normaliseren. In samenwerking met de politie is dit hoofdlijnenplan verder uitgewerkt. Op 20 december 2011 heeft het college van B&W deze verdere uitwerking vastgesteld op basis van het rapport 'Uitwerking hoofdlijnenplan taxi' en de dekking hiervoor vastgesteld. Eerder werden in de commissie VVL van 15 december (met uitnodiging van de commissie AZ) de hoofdlijnen van het nieuwe beleid in een presentatie toegelicht. Op 19 januari 2012 is de rapportage besproken in de commissie VVL, wederom met uitnodiging van de

commissie AZ. De voorstellen kunnen rekenen op een breed draagvlak. Tijdens deze vergadering is echter wel gebleken dat een meerderheid van de commissie zich uitspreekt voor het toepassen van de regelgeving op het hele Amsterdamse grondgebied. De door B&W vastgestelde notitie 'Toelating en toezicht op de Amsterdamse taximarkt" is op dit punt aangepast.

Onderbouwing besluit

De concepttaxiverordening is de juridische vertaling van het beleid, dat eerder door het college van B&W op 20 december 2011 is vastgesteld en is besproken in de commissie van 19 januari 2012. De belangrijkste besluiten uit de verordening worden hieronder kort toegelicht. In de verordening zelf is een algemene toelichting en een artikelsgewijze toelichting opgenomen. Voor specifieke informatie over de achtergrond van bepaalde artikelen wordt naar deze toelichting verwezen.

A. Toegang tot de Amsterdamse taximarkt
De gemeente Amsterdam heeft op basis van de Wp2000 de mogelijkheid (delen van) de Amsterdamse (opstap)taximarkt aan te wijzen als gebied waar alleen chauffeurs mogen komen die onderdeel zijn van een organisatorisch verband, ofwel een Toegelaten Taxiorganisaties (TTO). Groepsvorming is een belangrijk onderdeel van de nieuwe taxiregels in Amsterdam. Dankzij de verplichting van groepen hoeft de gemeente niet meer toe te zien op 3.000 tot 4.000 individuele chauffeurs. Een TTO is een organisatie die toeziet op de eigen aangesloten chauffeurs en waar nodig corrigerend optreedt.

B. TTO-vergunning
Een groep wordt pas toegelaten nadat de gemeente de vergunningaanvraag heeft goedgekeurd. Voor deze toelating voert de gemeente een audit uit, waarin bekeken wordt of de groep voldoet aan de door de gemeente gestelde eisen. De kosten voor deze eerste audit worden verwerkt in de leges van de TTO-vergunning.

C. Taxxxivergunning
Elke chauffeur die op de Amsterdamse opstapmarkt actief wil zijn, moet zijn aangesloten bij een TTO én moet in het bezit zijn van een Amsterdamse Taxxxivergunning. De Taxxxipas is het bewijs dat de chauffeur deze vergunning bezit. De Taxxxivergunning is persoonlijk en niet overdraagbaar.

D. Toelatingseisen TTO
Een groep wordt pas als TTO toegelaten als deze voldoet aan een aantal eisen. Belangrijkste eisen hebben te maken met het aantal chauffeurs dat over een Taxxxivergunning kan beschikken (100), het aantal voertuigen (50), eisen aan de bestuursleden (zij moeten beschikken over een VOG) en het reglement. In dit reglement legt de TTO vast aan welke normen en waarden de chauffeurs zich dienen te houden, de manier waarop klachten worden afgehandeld, de manier waarop de TTO toezicht houdt op de eigen aangesloten chauffeurs en de sancties die de TTO oplegt aan chauffeurs die de regels overtreden. De gemeente schrijft voor welke elementen in dit reglement terug moeten komen. Gebruikt een TTO voor deze onderdelen het modelreglement dat de gemeente heeft opgesteld, dan voldoet het reglement in ieder geval aan de gemeentelijke eisen. Bij afwijkingen hiervan is het aan de TTO om deze goed te motiveren. Er wordt bij het verlenen van een TTO-vergunning ook gekeken naar het verleden van de leidinggevenden: zitten er bij een

potentiële TTO één of meer bestuursleden die eerder in een TTO hebben gezeten, waarvan de vergunning is ingetrokken, dan wordt de vergunning niet verleend. De terugkijktermijn die hier geldt, is vijf jaar.

E. Toelatingseisen chauffeurs
Belangrijk element van het nieuwe taxibeleid is een snelle opschoning van de markt. Door klachten en overtredingen van chauffeurs uit het verleden mee te wegen bij de aanvraag van een Taxxxivergunning, kan deze opschoning snel ter hand worden genomen. Gedrag dat in een periode tot twee jaar voorafgaand aan de aanvraag duidt op aantasting van de kwaliteit van het taxivervoer, zoals veel klachten en overtredingen, leiden er toe dat de chauffeur niet in aanmerking komt voor een Taxxxivergunning. Om ook bij de start van de nieuwe regelgeving een periode terug te kunnen kijken, moet deze vorm van 'prescreening' via een apart B&W besluit worden vastgesteld. De terugkijkperiode start vanaf het moment dat dit besluit is gepubliceerd.

Een chauffeur moet voorts in het bezit zijn van een tram/busbaanontheffing en een CCV-certificaat, dan wel SVON-certificaat, waarin o.a. stratenkennis wordt getoetst. Ook moet de chauffeur een vaste woon- en verblijfplaats hebben. Uiteraard moet hij ook beschikken over een rijbewijs. Dit wordt bij de verlening van de Taxxxivergunning getoetst. Hierbij wordt tevens gecontroleerd of er geen beperkingen op het rijbewijs zijn uitgevaardigd (bv een maatregel vanwege rijden onder invloed). Ook moet een chauffeur bij zijn aanvraag voor de taxxxivergunning al een overeenkomst hebben gesloten met een TTO (in oprichting). Het is aan de TTO de overeenkomsten met de chauffeurs aan de gemeente te overleggen.

Belangrijk aandachtspunt zijn de administratieve lasten voor chauffeurs. Tegenover de nieuwe vergunningen (TTO-vergunning en Taxxxivergunning) staat dat er een aantal verplichtingen verdwijnt voor de chauffeurs op standplaats CS. De belanghebbendenvergunning CS verdwijnt als aparte vergunning, tezamen met de eis dat taxiondernemingen over TX-keur moeten beschikken. Op termijn is het daarnaast de bedoeling de geldigheid van de TTO-vergunning en de Taxxxivergunning naar drie jaar of meer te brengen. Dit geldt dan ook voor de al bestaande tram/busbaanontheffing, die nu nog jaarlijks verlengd moet worden.

F. Daklicht
In de Wp2000 is opgenomen dat een gemeente eisen kan stellen aan de herkenbaarheid van auto's waarmee taxivervoer wordt verricht. Regels kunnen onder andere gesteld worden aan het daklicht dat een TTO gebruikt. In de verordening is vastgelegd dat het college nadere eisen kan stellen over de uitrusting en informatie van daklichten. In het conceptuitvoeringsbesluit is opgenomen dat een daklicht de door de gemeente uitgegeven cijfers moet bevatten die gekoppeld zijn aan de taxxxivergunning van een individuele chauffeur, het Amsterdamse Taxxxilogo moet zichtbaar zijn en de naam van de TTO moet duidelijk en herkenbaar beschreven zijn. Daklichten die niet aan deze eisen voldoen, worden door het college afgewezen.

Als alternatief is door de branche voorgesteld dat de TTO's zelf hun eigen nummering regelen. Dankzij track&trace zou de TTO de gemeente altijd kunnen laten weten welke chauffeur waar is geweest. Dit alternatief is onvoldoende: in deze situatie is de gemeente altijd afhankelijk van een derde partij, de TTO. Dit maakt de handhaving kwetsbaar. Een dergelijk systeem werkt alleen bij TTO's die een goed

track&tracesysteem hebben en die goed met de gemeente meewerken. Er is een gerede kans dat er TTO's zijn die een slecht werkende registratie hebben, dan wel moedwillig niet goed meewerken. Bewijsvoering door de gemeente wordt dan erg lastig.

G. Informatiekaart

Elke chauffeur in Nederland is op dit moment verplicht de naam van zijn onderneming, het nummer van de onderneming (P-nummer), het nummer van het landelijk klachtenmeldpunt en de tarieven zichtbaar in en buiten de taxi te tonen. Amsterdam stelt als aanvullende eisen dat ook de naam van de chauffeur, de naam van de TTO en het vergunningnummer van de chauffeur zichtbaar moeten zijn op de informatiekaart. Hiervoor is een aparte informatiekaart ontworpen, die voldoet aan de landelijke eisen. Deze informatiekaart wordt door de gemeente zelf ingevuld en bij vergunningverlening verstrekt aan de chauffeur.

H. Eisen aan de TTO

Als een TTO eenmaal een vergunning heeft, is het van belang dat de TTO de kwaliteit van het taxivervoer blijft waarborgen. Hiervoor is in de verordening een aantal voorschriften opgenomen. De belangrijkste zijn:

- De TTO moet kunnen aangeven waar de chauffeurs op welk moment zijn geweest. Dit is onder andere van belang bij het kunnen afhandelen van overtredingen en klachten.
- De TTO moet een actuele registratie hebben met daarin relevante gegevens van de TTO (o.a. gegevens mbt bestuurders, aanspreekpunt en woordvoerders) , de chauffeurs (o.a. gegevens mbt klachten, overtredingen en sancties), de ondernemingen (o.a. gegevens over inspecties door Belastingdienst en de Inspectie Leefomgeving en Transport) en de voertuigen die worden gebruikt (o.a. kenteken en chauffeurs die in dit voertuig rijden). Deze gegevens zijn voor de gemeente nodig om tijdens inspecties actuele en correcte informatie te kunnen raadplegen. Hiermee kan het functioneren van de TTO onderzocht worden. De TTO heeft daarnaast de plicht om direct die informatie door te geven die de gemeente te allen tijde nodig heeft om de controlerende taak goed uit te voeren, zoals wijzigingen in het bestand van chauffeurs of bestuur, wijzigingen in de herkenbaarheid van de TTO en zware of zeer zware overtredingen van chauffeurs.
- De TTO moet geregeld een audit laten uitvoeren. Deze audit moet op eigen kosten worden uitgevoerd door een door de Raad voor accreditatie erkende inspectie-instelling. In een audit wordt bekeken of alle reglementen nog kloppen en of de voorwaarden aanwezig zijn om de reglementen correct uit te kunnen voeren.
- De leidinggevenden en vertegenwoordigers van een TTO dienen zich zodanig te gedragen dat de kwaliteit van taxivervoer niet in het geding is.
- De TTO heeft zelf de ruimte de opleidingseisen van de aangesloten chauffeurs te bepalen. Hierbij is het wel van belang dat de TTO hier serieus werk van maakt. Te veel klachten over gebrekkig Nederlands van chauffeurs of beperkte stratenkennis, zijn niet acceptabel.

Voldoet een TTO niet aan deze eisen, dan kan een sanctie worden opgelegd (zie ook onder j).

I. Eisen aan de chauffeur

De eisen aan chauffeurs zijn ingedeeld in vier categorieën. De belangrijkste

categorieën hebben betrekking op de veiligheid van de klant (overtreding wordt bestraft met een zeer zware sanctie), verkeersveilig gedrag, ritten weigeren en omrijden (overtreding wordt gestraft met een zware sanctie), eerlijk en comfortabel vervoer (overtreding wordt gestraft met een gemiddelde sanctie) en professioneel gedrag (overtreding wordt gestraft met een lichte sanctie).

Uitgangspunt van de regelgeving is dat de TTO zelf de aangesloten chauffeurs controleert en sancties oplegt. De TTO doet dit op basis van het eigen (door de gemeente goedgekeurde) reglement, waarin zij heeft vastgelegd aan welke normen en waarden chauffeurs moeten voldoen. Deze normen en waarden moeten zijn gebaseerd op de richtlijnen uit het modelreglement van de gemeente.

In de verordening is daarnaast een directe relatie tussen gemeente en chauffeur opgenomen. De wet geeft al de mogelijkheid aan de gemeente directe aanwijzingen aan chauffeurs te geven als dit nodig is (bijvoorbeeld in de situatie dat een chauffeur een rit weigert). Daarbovenop kan de gemeente rechtstreeks optreden met sancties op het moment dat de situatie hier om vraagt, bijvoorbeeld bij onveilig weggedrag van een chauffeur. In principe is het aan de TTO om dan op te treden maar het kan voorkomen dat de TTO dat niet of te laat doet. Er kan dan aan de TTO een sanctie worden opgelegd maar dit neemt niet direct de onveilige situatie weg. In dat geval kan de gemeente de Taxxxivergunning zelf schorsen of intrekken. Deze situatie geldt voor die gevallen, waarin een zware of zeer zware sanctie opgelegd kan worden. Het gaat hierbij om onveilig (weg)gedrag en gedragingen die flink afbreuk doen aan de kwaliteit van taxivervoer, zoals het weigeren van een rit of omrijden. Ook bij ‘gemiddelde’ overtredingen, zoals onnodig toeteren, is het mogelijk dat de gemeente rechtstreeks optreedt. Dit zal echter minder snel gebeuren, omdat hier afgewacht kan worden of de TTO zelf voldoende maatregelen neemt. Gebeurt dat niet, dan kan de gemeente zelf alsnog maatregelen tegen individuele chauffeurs nemen. In de verordening is deze lijn vastgelegd door overtreding van artikel 2.11 via een zogenoemde ‘kan-bepaling’ te regelen. De gemeente kan dan een afweging maken of het nodig is in te grijpen. Ingrijpen door de gemeente betekent dan automatisch dat de TTO onvoldoende heeft gedaan.

J. Sancties voor TTO’s

In de verordening is vastgelegd welke sancties kunnen worden opgelegd aan de TTO en waar bij het opleggen van deze sancties rekening mee moet worden gehouden. De daadwerkelijke link tussen gedraging en sanctie zijn niet vastgelegd in de verordening. Dit wordt separaat vastgelegd in het nog op te stellen handhavingsbeleid. Dit beleid is een afwegingskader, waarin de in de verordening genoemde sancties en afwegingen zijn uitgewerkt.

Een TTO die niet goed functioneert kan op verschillende wijzen worden bestraft. Uitgangspunt is dat er een proportionele straf wordt opgelegd, die effectief is. Dit effect moet eruit bestaan dat de TTO haar gedrag aanpast aan het gewenste gedrag. Dit betekent dat over het algemeen niet direct de zwaarste sanctie zal worden ingezet. De meest logische volgorde is dat in eerste instantie een waarschuwing wordt opgelegd, mogelijk in combinatie met een dwangsom bij het niet verbeteren van de geconstateerde situatie. Daarna kan overgegaan worden tot stevigere controles, door meer audits te eisen. Enerzijds is dit een sanctie, omdat deze audits de TTO geld kosten. Anderzijds zijn deze audits nodig om te volgen of de TTO vorderingen maakt. Ook kan van de TTO worden geëist dat een verbeterplan wordt opgesteld,

waarin in ieder geval een termijn is genoemd waarbinnen de verbeteringen moeten gaan gelden. Zwaardere sancties zijn vervolgens het uitsluiten van de hele TTO van een bepaald gebied (in eerste instantie standplaatsen CS en Leidseplein) en het schorsen van de hele vergunning. Dit betekent dat geen van de aangesloten chauffeurs op dat moment de opstapmarkt mag bedienen. De ultieme sanctie is intrekking van de vergunning: de TTO en de aangesloten chauffeurs mogen niet meer op de Amsterdamse opstapmarkt actief zijn. De chauffeurs zelf zullen mogelijk emplooi vinden bij een andere TTO. Het ligt in de lijn der verwachting dat TTO's terughoudend zijn bij het aannemen van minder goede chauffeurs.

Los van bovenstaande bestuursrechtelijke sancties, geven de wet en de verordening de gemeente de mogelijkheid een strafrechtelijke boete op basis van de Wet op de economische delicten (Wed) op te leggen.

Bij het opstellen van het handhavingsbeleid zullen deze sancties gehanteerd worden. Bij de toepassing van deze sancties zal rekening worden gehouden met het soort overtreding van de TTO, het aantal overtredingen van de TTO, de mate van stapeling van overtredingen door de TTO en de maatregelen die de TTO zelf al had genomen richting de eigen chauffeurs. Ook overtredingen (soort en aantal) van de aangesloten chauffeurs worden meegenomen in het beoordelingskader.

K. Sancties voor chauffeurs
TTO's zijn de eerste lijn handhavers voor chauffeurs. Chauffeurs zullen bij overtredingen door de TTO privaatrechtelijke sancties opgelegd moeten krijgen. Dit kan variëren van waarschuwingen tot het uitsluiten van de chauffeur. Bij het vaststellen en uitvoeren van deze sancties moet de TTO proportioneel te werk gaan en werken langs de richtlijnen die de gemeente in het modelreglement heeft opgesteld. Bij te grote afwijkingen en te veel verkeerd gedrag van de aangesloten chauffeurs is er reden voor de gemeente de TTO een sanctie op te leggen.

In de verordening is daarnaast een aantal bestuursrechtelijke sancties voor chauffeurs opgenomen. Ook is vastgelegd welke overwegingen meespelen bij het opleggen van sancties. In het handhavingsbeleid wordt precies aangegeven bij welke gedragingen welke sanctie gaat gelden. Hierbij wordt rekening gehouden met de soort overtreding (zeer zwaar, zwaar, gemiddeld of licht) en met het aantal overtredingen (stapeling). Sancties voor chauffeurs zijn beperkt tot het schorsen of intrekken van de Taxxxivergunning en het opleggen van een boete op basis van de Wed (strafrechtelijk). Uit het eerdere uitgangspunt dat de TTO de eerstelijns handhaving doet, volgt dat het niet in de lijn der verwachting ligt dat een chauffeur dubbel gestraft wordt voor één overtreding.

L. Aan te wijzen personeel
Het college is bevoegd die personen aan te wijzen die toezichthouden op de naleving van de verordening. Dit kunnen BOA's zijn. BOA's kunnen naast het bestuursrecht ook strafrechtelijke sancties opleggen.

M. Belanghebbendenvergunning standplaats CS
Op dit moment geldt op standplaats CS nog de BHV. Zonder deze vergunning mogen taxichauffeurs niet de standplaats op. De BHV is met de invoering van de Taxxxivergunning niet meer nodig voor het reguleren van het gedrag en de capaciteit. De Taxxxivergunning neemt de rol van de BHV over, Aanvullend kan er een vorm van

volumebeleid worden ingevoerd voor de populaire standplaatsen, als de branche zelf niet voldoende oplossend vermogen heeft (zie ook onder 2). De BHV zal opgeheven worden, zodra de nieuwe regels volledig van kracht zijn. Dit is het geval zes maanden na ingangsdatum van de verordening. Deze zes maanden zijn bedoeld om de branche de tijd te geven zich aan te passen aan de nieuwe regels. De ingangsdatum van de verordening staat gepland op 8 oktober 2012. Zes maanden later (8 april 2013) zijn de nieuwe regels volledig van kracht. De BHV zal per die datum kunnen komen te vervallen. Dit betekent dat deze vergunning nog een aantal maanden extra geldig is dan normaal gesproken het geval is. De verlenging zal zonder kosten voor de betreffende chauffeurs worden doorgevoerd. De chauffeurs die nu beschikken over een BHV komen niet in aanmerking voor compensatie of een overgangsregeling.

N. Uitvoeringsbesluiten
In de verordening is op een aantal plekken aangegeven dat het college nadere regels kan stellen aan bepaalde aspecten. Dit is gedaan om flexibiliteit in de regels in te bouwen, zodat snel gereageerd kan worden op bepaalde effecten. Ook betreft het in een aantal gevallen zeer gedetailleerde uitwerkingen van kaders die in de verordening zijn vastgelegd. Deze nadere regels zijn echter wel onderdeel van het totale maatregelenpakket. De nadere regels die daadwerkelijk een aantal belangrijke keuzes inhouden, worden meegestuurd met de verordening en worden dus ook ter inzage gelegd. Deze nadere regels zullen na de inspraak (net als het handhavingsbeleid) ter kennisgeving meegestuurd worden aan de gemeenteraad.

De volgende nadere regels worden meegestuurd met de verordening:

- **Gebiedsaanwijzing.** Het college regelt in de nadere regels dat heel Amsterdam als gebied is aangewezen waarvoor de regels gelden. Daarnaast wordt door het college nog een apart gebied aangewezen, waar TTO's geweerd kunnen worden als zij slecht presteren. Dit zijn op dit moment de standplaatsen CS en Leidseplein. Het college kan dit gebied verder uitbreiden. Deze bevoegdheid is bij het college neergelegd, om snel en flexibel te kunnen inspelen op ontwikkelingen.

  Het aanwijzen van het gehele Amsterdamse grondgebied gebeurt om twee redenen:

1. Door heel Amsterdam aan te wijzen, wordt het risico verkleind dat niet-aangesloten chauffeurs gaan rondzwerven rond het centrum en alsnog op de aangewezen standplaatsen komen. Deze chauffeurs hebben straks niets te zoeken op de Amsterdamse opstapmarkt. De kans dat zij toch proberen een graantje mee te pikken, wordt daarmee aanzienlijk verkleind.
2. Vanuit eenduidigheid en uitlegbaarheid voor chauffeur en klant is aanwijzing van het hele Amsterdamse grondgebied te billijken. Klanten die waar dan ook in Amsterdam een taxi nemen, kunnen er vanuit gaan dat de Amsterdamse regels van toepassing zijn.

Bovenstaande argumenten wegen in de ogen van de gemeente zwaarder dan het argument dat de maatregel alleen moet gelden op die gebieden waar specifieke problemen bekend zijn. Bovendien wordt hiermee voorkomen dat eventuele problemen zich verplaatsen naar niet-aangewezen delen van de stad, waardoor de gemeente achter de feiten aan blijft lopen (waterbedeffect). Nadeel van het aanwijzen van de hele gemeente is overigens wel dat de handhaving zich moet richten op de gehele stad. In de verdere uitwerking van de inzet van handhavers zal hier rekening mee worden gehouden.

Risico van het aanwijzen van de hele gemeente is dat de rechter mogelijk oordeelt dat deze disproportioneel is ten opzichte van de problemen die moeten worden opgelost. De belangenafweging die de gemeente hierbij maakt, is dan van groot belang. Uitkomst van een eventuele uitspraak van de rechter zou kunnen zijn dat voor een deel van het grondgebied de regels onverbindend worden verklaard.

- **Regeling daklichten.** Het college stelt voorwaarden waar een daklicht aan moet voldoen. Uitgangspunt is dat de daklichten allemaal duidelijk en zichtbaar het Amsterdamse Taxxxilogo voeren, zodat klanten direct kunnen zien dat dit een goedgekeurde taxi is. Daarnaast moet de naam van de TTO goed leesbaar zijn. Tenslotte moet op elk daklicht het door de gemeente uitgegeven nummer van de chauffeur goed zichtbaar zijn aan de voor- en achterkant van het voertuig. Dit nummer correspondeert met de informatiekaart die de chauffeur in het voertuig heeft.
- **Informatiekaart.** Het college stelt vast hoe de informatiekaart in de voertuigen er uit moet zien en hoe de zichtbaarheid hiervan moet zijn. Op de informatiekaart staan de naam van de TTO, de naam van de chauffeur, het nummer van de onderneming, de tarieven en de adres- en telefoongegevens die gebruikt kunnen worden voor het indienen van een klacht.
- **Registratie van de TTO's.** Het college legt vast welke zaken moeten worden vastgelegd in de registratie van de TTO's en voor welke periode dit moet gebeuren. Uitgangspunt is dat dergelijke registratie vijf jaar lang opvraagbaar moeten zijn, vergelijkbaar met de periode die de belastingdienst hanteert.
- **Eisen aan de chauffeurs.** Het college geeft in aanvulling op de verordening aan welke eisen nog meer gelden voor chauffeurs. Het betreft hier een uitputtende lijst van gedragingen. Wel is in de verordening via een zogenoemd 'kapstokartikel' geregeld dat eventuele gedragingen die hier niet onder vallen maar wel overduidelijk verkeerd zijn, alsnog aangepakt kunnen worden.
- **Modelreglement.** In het modelreglement is aangegeven op welke wijze het reglement van een TTO in ieder geval voldoet aan de eisen van de gemeente. Het staat een TTO vrij van deze richtlijn af te wijken, mits deze afwijking niets afdoet aan het waarborgen van de kwaliteit van het taxivervoer. Dit moet door de TTO gemotiveerd worden. Het modelreglement is daarnaast een service aan de TTO's die niet zelf een volledig reglement willen opstellen.

2. Uit te werken punten

In het nieuwe taxibeleid is een aantal punten nog niet tot op detail uitgewerkt. Het betreft hier vier onderdelen waar nog nadere discussie over plaats moet vinden.

1. Volumebeleid

   De problematiek op de standplaats Centraal Station heeft ertoe geleid dat er door de gemeente een vorm van volumebeleid is ingevoerd. Door een beperkt aantal chauffeurs toe te laten, wordt voorkomen dat de situatie op de standplaats te veel uit de hand loopt. In het nieuwe beleid wordt de branche gevraagd zelf met een oplossing te komen voor de orde op de standplaatsen. Nadrukkelijk is een vorm van volumebeleid daarin gewenst. Mocht blijken dat de branche met een voorstel komt dat onvoldoende de orde op de standplaatsen kan waarborgen, dan kan de gemeente alsnog zelf ertoe overgaan een vorm van volumebeleid in te zetten. Deze mogelijkheid is expliciet in de verordening opgenomen. Een besluit hierover wordt voor het zomerreces genomen.

2. Handhavingsbeleid

De precieze sancties per overtreding staan niet in de verordening. De verordening geeft aan welke gedragingen verboden zijn, welke sancties mogelijk opgelegd kunnen worden en waar daarbij rekening mee moet worden gehouden. De precieze invulling daarvan komt terug in het handhavingsbeleid. Dit handhavingsbeleid wordt de komende maanden aan de hand van verschillende scenario's uitgewerkt. Hierin komt tevens te staan welke inzet nodig is. Dit zal uw college voor het zomerreces (gelijktijdig met de definitieve verordening) voorgelegd krijgen.

3. Loket taxi

Bekeken wordt of de aanvraagprocedures en administratieve lasten van chauffeurs zoveel mogelijk verminderd kunnen worden, door processen te stroomlijnen en zoveel mogelijk zaken op één locatie af te kunnen handelen. Dit onderdeel wordt meegenomen in de organisatorische kant van het nieuwe taxibeleid, dat in oktober klaar moet zijn. Hierin wordt bekeken welke partij wat doet en wat daar voor nodig is.

4. Klachtenafhandeling

De klachtenafhandeling is eveneens onderdeel van de inrichting van de gemeentelijke organisatie. Dit onderdeel wordt verder uitgewerkt binnen het organisatorische traject van het nieuwe taxibeleid.

3. Vrijgeven voor inspraak en verdere procedure

Het nieuwe taxibeleid wordt vrijgegeven voor inspraak. Alle belanghebbenden hebben zes weken de tijd hun zienswijze in te dienen. Zij kunnen dit schriftelijk doen. Daarnaast worden twee bijeenkomsten gehouden, waar belanghebbenden nader kennis kunnen nemen van het nieuwe beleid en waar zij mondeling, dan wel schriftelijk hun zienswijze kunnen indienen.

De documenten die vrijgegeven worden voor inspraak zijn:

- De notitie 'Toelating en toezicht op de Amsterdamse Taximarkt - Uitwerking hoofdlijnenplan taxi', aangepast met de tekst dat de verordening geldt voor heel Amsterdam.
- De conceptverordening, inclusief toelichting
- De uitvoeringsbesluiten van de conceptverordening inclusief toelichtingen, te weten:
  - Gebiedsaanwijzing
  - Nadere eisen aan chauffeurs
  - Modelreglement TTO
  - Nadere regels voor het daklicht
  - Vaststelling van de informatiekaart
  - Nadere regels aan de registratie van de TTO

De inspraak loopt van maandag 12 maart tot maandag 23 april. Alle inspraakreacties worden gebundeld in een nota van beantwoording. Van de inspraakbijeenkomsten worden verslagen gemaakt. Op 10 juli behandelt B&W de nota van beantwoording en de eventueel aangepaste taxiverordening. Op 12 en 19 september behandelen respectievelijk de commissie VVL en de gemeenteraad de nieuwe taxiverordening. Als deze op 19 september wordt vastgesteld, kan het college van B&W op 2 oktober de uitvoeringsbesluiten vaststellen. De verordening is dan van kracht per 8 oktober

2012.

Aandachtspunten en risico's

Het nieuwe taxibeleid en daarmee de nieuwe taxiverordening leggen een hoog ambitieniveau neer voor het aanpakken van de problemen op de taximarkt. Twee factoren bepalen het uiteindelijke succes van de nieuwe maatregelen. Dit betreft in de eerste plaats de manier waarop de gemeente de eigen rol voldoende kan invullen. Toezicht en handhaving zijn hierbij de belangrijkste aspecten. Het hoge ambitieniveau vraagt van de gemeente een goed handhavingsbeleid en een effectieve uitvoering. Uitgangspunt is dat de gemeente informatiegestuurd gaat handhaven, zowel op straat als via administratieve handhaving (bv inspecties en audits). Voldoende capaciteit op straat én voldoende kennis en mogelijkheden om informatie te delen en te verwerken zijn daarom essentieel. Uit de tussenresultaten van een second opinion op het ambitieniveau van informatiedeling blijkt vooralsnog niet dat op dit gebied grote problemen te verwachten zijn. Desondanks hebben deze punten de komende tijd veel aandacht nodig, zeker ook omdat er definitieve afspraken gemaakt moeten gaan worden met andere betrokken partijen, zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport den het landelijke klachtenmeldpunt.

Een tweede belangrijke factor betreft de manier waarop de branche de eigen rol invult. Uit de gesprekken met de branche blijkt dat er vooralsnog geen reden is te twijfelen aan de eigen inzet van de branche. Dit zal echter continu gemonitord moeten worden.

Uitkomsten advies

Binnen de gemeente

Bestuursdienst (SB, DJZ, OOV): akkoord
DMC: akkoord

Buiten de gemeente

Politie Amsterdam-Amstelland: akkoord

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg

Partners als belastingdienst en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT, voorheen Verkeer en Waterstaat) hebben in verschillende overleggen meegedacht over de veranderingen en hun input geleverd. ILT heeft aangegeven intensiever te willen inzetten op de taximarkt Amsterdam.
De Politie Amsterdam-Amstelland is vertegenwoordigd in de taakgroep die de voorstellen heeft voorbereid, in de stuurgroep en bij het Bestuurlijk Overleg en heeft actief meegewerkt aan de voorstellen. Deze structurele samenwerking op het taxidossier is verder voorgezet.

Sleutelfiguren van de taxibranche zijn in twee sessies geïnformeerd over de hoofdlijnen van de verandering. Op basis van hun reacties en nadere bijeenkomsten zijn verschillende punten in de voorstellen aangepast, zoals de reikwijdte van de verordening. Formele inspraak vindt plaats vanaf 12 maart 2012.

Behandeling in raadscommissie

Ter kennisname voor de raadscommissie VVL van 29 maart 2012 en commissie AZ van 12 april 2012.

Portefeuille onbekend
Agendapunt onbekend

Gemeente Amsterdam
College van burgemeester en wethouders
Voordracht voor de collegevergadering van 6 maart 2012

Datum van behandeling in gemeenteraad

Voor deze flap niet van toepassing. De definitieve verordening wordt na de inspraak door het college aan de gemeenteraad toegestuurd (behandeling 19 september 2012).

Financiële paragraaf

Toelichting

n.v.t.

Geheimhouding

n.v.t.

Voorlichting en communicatie

Binnen de gemeente

n.v.t.

Buiten de gemeente

Een communicatiestrategie is opgesteld om de invoering van de verordening te begeleiden en alle betrokken stakeholders te benaderen. Tijdens de inspraakperiode worden bijeenkomsten belegd om degenen die dat willen te faciliteren en begeleiden bij het geven van een inspraakreactie. Alle stukken worden ter inzage gelegd en gepubliceerd op internet. Er wordt een persbericht verstuurd.

Stukken

Meegestuurd

1. Concepttaxiverordening, inclusief toelichting
2. Conceptuitvoeringsbesluiten (gebiedsaanwijzing, nadere eisen aan chauffeurs, modelreglement TTO, nadere regels voor het daklicht, vaststelling informatiekaart, nadere regels aan registratie TTO)
3. Notitie ‘Toelating en toezicht op de Amsterdamse Taximarkt - Uitwerking hoofdlijnenplan taxi’, aangepast met de tekst dat de verordening geldt voor heel Amsterdam.

Ter inzage gelegd

n.v.t.

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

10.2, e Wob

Besluit college van burgemeester en wethouders