Concept Uitvoeringsprogramma Amsterdamtaxi

dd. mei 2007

WOORD VOORAF 3

1. INLEIDING 4

1.1 AANLEIDING 4
1.2 WERKWIJZE 4
1.3 LEESWIJZER 4

2. EEN KWALITEITSTAXI OP DE AMSTERDAMSE MARKT 6

2.1 EEN BIJZONDERE TAXIMARKT IN AMSTERDAM 6
2.2 EEN KWALITEITSSLAG IN DE TAXIBRANCHE 6
2.3 BELANGRIJKE ELEMENTEN AMSTERDAMTAXI 8

3. FACILITEITEN EN VOORDELEN VAN AMSTERDAMTAXI 9

3.1 EXCLUSIEVE STANDPLAATSEN 9
3.2 TOEGANG TRAM- EN BUSBANEN 10
3.3 GROTERE KANS OP RITTEN 11
3.4 SERVICE TAXIHUIS 11

4. TAXIHUIS: VOOR ONDERNEMER EN CONSUMENT 12

4.1 TAXIHUIS: DE ORGANISATIE 12
4.2 BESTUUR TAXIHUIS 14

5. HANDHAVING 15

5.1 HANDHAVINGSMETHODEN CONTROLE EN KLACHTEN AMSTERDAMTAXI 16
5.2 HANDHAVINGSREGLEMENT EN GEDRAGSREGELS TAXIHUIS 17

6. PROCEDURES AMSTERDAMTAXI 18

6.1 INSCHRIJVING 18
6.2 STAPPEN NA DE START 18
6.3 DOORLOOPTIJDEN 19
6.4 FINANCIËLE ADMINISTRATIE EN SUBSIDIE 19

7. COMMUNICATIE 20

7.1 COMMUNICATIEDOELSTELLINGEN 20
7.2 GEWENSTE RESULTATEN: INFORMATIE, DRAAGVLAK EN SAMENWERKING 20
7.3 DE STRATEGIE: COMMUNICEREN MET VRAAG EN AANBOD 20
7.4 COMMUNICATIESTRATEGIE TAXIHUIS 22

8. PLANNING 23

9. FINANCIËN 25

9.1 BEGROTING AMSTERDAMTAXI 25
9.2 CONCEPTBEGROTING TAXIHUIS 2007/ 2008 (1 JULI 2007- 1 JULI 2008) 26

BIJLAGEN 28

BIJLAGE 1. SOORTEN TAXIVERVOER EN AANTALLEN 28
BIJLAGE 2. CHECKLIST AMSTERDAMTAXI IN TAXIHUIS 29
BIJLAGE 3. COMMUNICATIE MET DE VOLGENDE BRANCHEORGANISATIES 30
BIJLAGE 4. COMMUNICATIE MET DE VOLGENDE CULTURELE KOEPELORGANISATIES 30

Woord vooraf

Woord van 10.2, e Wob – voorzitter van het TAO over het proces??

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (IVV) van de gemeente Amsterdam en de Brancheorganisatie Taxi Amsterdam (BOTAM), hebben in 2005 gezamenlijk het initiatief genomen om een nieuw taxiproduct te ontwikkelen. Dit is ondermeer voortgekomen uit het 'Actieplan taxi' dat in mei 2005 door het college is vastgesteld. Hierin wordt een aantal mogelijkheden beschreven om het taxiproduct op een kwalitatief hoger niveau te brengen.

De belangrijkste reden hiervoor is dat het huidige imago van de Amsterdamse taxi te wensen overlaat. Na de deregulering in 2001 is het aantal taxichauffeurs verdubbeld, de gemiddelde kwaliteit gedaald, het aantal ritten afgenomen, en zijn de individuele inkomsten per chauffeur gedaald. Al met al een onwenselijk situatie voor de Nederlandse toeristenstad nummer 1.

Het 'Actieplan taxi' heeft dan ook vervolg gekregen in de vorm van een Expertmeeting Amsterdamtaxi op 15 februari 2006 en een Ambassadeursbijeenkomst op 29 juni 2006. Partijen, verenigd in het Taxi Advies Orgaan (TAO) hebben tijdens deze bijeenkomsten gezamenlijk nagedacht over de ontwikkeling van een nieuw taxiproduct: de Amsterdamtaxi. In het TAO hebben zowel de vraagkant (klanten) als aanbodkant (branche) zitting. Deze partijen laten via hun aanwezigheid en bijdragen zien dat zij de ontwikkeling van de Amsterdamtaxi ondersteunen. Steun is er vanuit de centrales en de afnemers.

Op 17 januari 2007 is het Functioneel Programma van Eisen keurmerksysteem Amsterdamtaxi goedgekeurd door de Raadscommissie Vervoer, Verkeer en Infrastructuur. Hierin zijn de kaders voor het nieuwe taxiproduct uitvoerig neergezet. In het onderliggende uitvoeringsprogramma wordt hier verdere invulling aan gegeven. In feite staat hierin de werking van de Amsterdamtaxi in de praktijk centraal. Beheersonderwerpen als handhaving en het functioneren van het taxihuis komen dan ook nadrukkelijk aan de orde.

Topstad Amsterdam

Amsterdam wordt jaarlijks bezocht door een paar miljoen bezoekers. Uit onderzoek komt naar voren dat toeristen over het algemeen lovend zijn over de stad Amsterdam, maar een grote kanttekening plaatsen bij de taxi's. Hoge tarieven, ondeskundige chauffeurs en weinig service zijn voorname klachten. Amsterdam wil echter graag concurreren met andere Europese steden. Voorwaarde is dan dat de Amsterdamtaxi er komt. Gemeentebreed – onder de noemer 'Amsterdam Topstad' – is dan ook de ambitie uitgesproken om de Amsterdamse taxi een visitekaartje van de stad te maken.

1.2 Werkwijze

Partijen uit het TAO, waaronder de gemeente Amsterdam, de BOTAM, ondernemers (chauffeurs en centrales) en afnemers, hebben elkaar opgezocht om gezamenlijk te denken over de ontwikkeling van de Amsterdamtaxi. Elke partij heeft daarbinnen zijn eigen rol. De verschillende rollen zijn in het Programma van Eisen reeds uitvoerig beschreven. Gezamenlijk is gezocht naar algemene consensus en draagvlak voor het taxiproduct. Dit is door het TAO inmiddels uitgesproken: er is voldoende draagvlak voor de invoering van de Amsterdamtaxi, mits de handhaving goed geregeld is.

Het onderliggende uitvoeringsprogramma is dan ook een coproductie van de gemeente Amsterdam, het TAO en de stichting Amsterdamtaxi i.o. (opgericht ten behoeve van het Taxihuis en de implementatie van Amsterdamtaxi).

1.3 Leeswijzer

Dit uitvoeringsprogramma bouwt voort op het op 17 januari 2007 goedgekeurde Functioneel Programma van Eisen. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op ontwikkelingen omtrent het product 'Amsterdamtaxi'. De faciliteiten en voordelen die voortvloeien uit Amsterdamtaxi komen in hoofdstuk

3 aan bod. Vervolgens zal in hoofdstuk 4 worden ingegaan op het Taxihuis. Besluiten en afspraken ten aanzien van beheer en handhaving komen in hoofdstuk 5 aan de orde. In hoofdstuk 6 worden de procedures van de Amsterdamtaxi uiteengezet: hoe wordt een en ander georganiseerd, vooral met betrekking tot de introductie van de Amsterdamtaxi. Het daaropvolgende hoofdstuk gaat in op de communicatie: hoe kan de Amsterdamtaxi onder de aandacht van taxichauffeurs en klanten worden gebracht. De planning en financiën worden in hoofdstuk 8 en 9 beschreven.

2. Een kwaliteitstaxi op de Amsterdamse markt

Hieronder volgt een korte beschrijving van de Amsterdamse taximarkt en de soorten taxivervoer. Beide elementen zijn van belang voor de context van de Amsterdamtaxi.

2.1 Een bijzondere taximarkt in Amsterdam

Op 1 januari 2000 is de nieuwe Taxiwet in werking getreden. Met de invoering van deze wet is de Nederlandse taximarkt geliberaliseerd. Het idee hierachter was om de taxi voor de klant aantrekkelijker en goedkoper te maken. Hiervoor was het nodig om het vergunningenbeleid te verruimen, zodat het aantal taxibedrijven zou kunnen toenemen. Tot 2000 had de Taxicentrale Amsterdam (TCA) een monopoliepositie in Amsterdam en gaf zij slechts een beperkt aantal vergunningen af. Met de komst van de nieuwe Taxiwet zag de centrale haar positie in gevaar komen, wat tot de nodige onrust leidde. Voor kleine zelfstandigen werd het weliswaar eenvoudiger om tot de taxisector toe te treden: het aantal eenmansbedrijven is dan ook sindsdien sterk toegenomen.

Het taxivervoer kan grofweg opgedeeld worden in twee onderdelen: straattaxi en zorgvervoer. Straattaxi's zijn taxi's die te vinden zijn op standplaatsen, die op straat zijn aan te houden, maar ook de taxi's die telefonisch besteld kunnen worden zonder contractbasis. Ook de taxi's die zich voor hun werkgarantie hebben aangesloten bij een centrale vallen onder het begrip straattaxi. Zorgvervoer is lastig te definiëren; er is geen omschrijving opgenomen in de Wet Personenvervoer 2000. Zorgvervoer valt vaak ook onder de noemer van 'contractvervoer'. In de volksmond omvat dit vervoer voor taxi alle taxivervoer dat meermalen wordt verricht en waarbij de tarieven schriftelijk zijn vastgelegd in een overeenkomst. Als een taxibedrijf een zakelijke overeenkomst sluit met bijvoorbeeld een bedrijf, school of ziekenhuis voor het 'op rekening rijden' van passagiers is er dus sprake van contractvervoer. De klant hoeft niets contant af te rekenen in de taxi, maar wordt wel volgens afspraak naar zijn bestemming gebracht.

De huidige Amsterdamse taximarkt kenmerkt zich meer dan in andere grote steden in Nederland door het grote aandeel zelfstandige ondernemers binnen de straattaxi in het totale taxivervoer. Ruim 80% van het taxivervoer in Amsterdam bestaat uit zelfstandige ondernemers. Een schatting van de hoeveelheid taxi's die in Amsterdam actief zijn, is moeilijk te geven. Meerdere partijen, waaronder de gemeente Amsterdam, hebben tellingen uitgevoerd, maar de resultaten hiervan lopen uiteen. De schatting is dat ruim 3.000 taxichauffeurs in Amsterdam werkzaam zijn.

2.2 Een kwaliteitsslag in de taxibranche

De Amsterdamtaxi is ontwikkeld als reactie op de gebeurtenissen sinds 2001: teveel taxi's met een te lage kwaliteit met negatieve effecten op ondermeer het imago van de stad en het gevoel van veiligheid en gastvrijheid. Om het tij te keren zijn de volgende doelen geformuleerd:

- er komt een *herkenbare* en *betrouwbare* kwaliteitstaxi in Amsterdam: *de Amsterdamtaxi*;
- de *Amsterdamtaxi* functioneert als een visitekaartje voor de stad;
- de regulering van de *Amsterdamtaxi* wordt door de branche zelf gedragen (keurmerk).

De Amsterdamtaxi stelt extra eisen aan de chauffeur

Indien een chauffeur in aanmerking wil komen voor het predikaat Amsterdamtaxi, dient hij te voldoen aan een aantal eisen. Dit zijn eisen die gelden naast de wettelijk verplichte eisen die gesteld worden aan het beroep taxichauffeur (zie bijlage 1). Amsterdamtaxi is een *persoonsgebonden* keurmerk waarbij zowel de kwaliteit van de chauffeur als van het voertuig wordt meegenomen.
Het predikaat Amsterdamtaxi bestaat uit de volgende drie onderdelen:

a. Praktijkexamen Amsterdam
   Indien een chauffeur in aanmerking wil komen voor de ontheffing tram/busbaan dient hij in het bezit te zijn van het CCV-certificaat. Dit is het praktijkexamen Amsterdam, dat onder

andere de toepassing van regels ten aanzien van het medegebruik van de vrije tram/busbaan en de stads- en stratenkennis van Amsterdam toetst. Het examen kan worden behaald via het CBR. Een groot aantal chauffeurs in Amsterdam is reeds in het bezit van dit certificaat; zij hoeven dat niet opnieuw te halen.

b. Milieueisen Amsterdam

Naast de eisen die vanuit het TX-keurmerk aan de auto worden gesteld, moet het voertuig voor Amsterdamtaxi worden voorzien van een roetfilter berekend op dieseluitstoot. Voor bestaande dieselauto's geldt dat:

- nieuwe dieselauto's moeten voldoen aan een Euro 4 motor en worden voorzien van een gesloten roetfilter.
- bestaande dieselauto's moeten voldoen aan een Euro 3 of 4 motor en dienen uitgerust te zijn met een gecertificeerde roetfilter indien deze beschikbaar is. Als een roetfilter alsnog beschikbaar komt nadat het predikaat Amsterdamtaxi reeds aan de chauffeur is afgegeven, dient deze binnen drie maanden te worden geplaatst.

Voorts geldt voor alle auto's dat het voertuig niet ouder is dan zes jaar.

c. TX-keurmerk

Het TX-keurmerk is een landelijk kwaliteitskeurmerk dat wordt uitgegeven door Stichting TX-keur. Het is in eerste instantie geïntroduceerd voor *taxibedrijven*, zodat zij hun kwaliteit kenbaar kunnen maken. De bedrijfsnorm TX-keur die hieraan gekoppeld is, staat bekend onder het nummer 45012. Momenteel wordt gewerkt aan een aanvullende norm op deze bedrijfsnorm: 45011. Chauffeurs die onder een bedrijf rijden, dat al in het bezit is van 45012, kunnen in aanmerking komen voor 45011 (TX-chauffeur). Zij worden dan gekeurd op de kwaliteit van hun voertuig en de kwaliteit van henzelf. Indien deze goed worden bevonden, krijgen zij een TX-keur sticker.

Naast het bedrijfskeurmerk is een separate norm voor de individuele taxiondernemer. Deze norm heeft het nummer 17020. Deze is geïntroduceerd aangezien de normering voor bedrijven vooral gericht is op de bedrijfsvoering en onvoldoende van toepassing is op de individuele taxiondernemer. Voor het TX-keurmerk is een specifiek eisenpakket opgesteld ten aanzien van de chauffeur en het voertuig.

Aangezien Amsterdamtaxi een persoonlijk keurmerk is, komen twee normen in aanmerking. De chauffeur moet ofwel in het bezit zijn van 17020 ofwel van 45011. Dit is dus ongeacht of de chauffeur zelfstandig is of werkzaam is via een bedrijf.

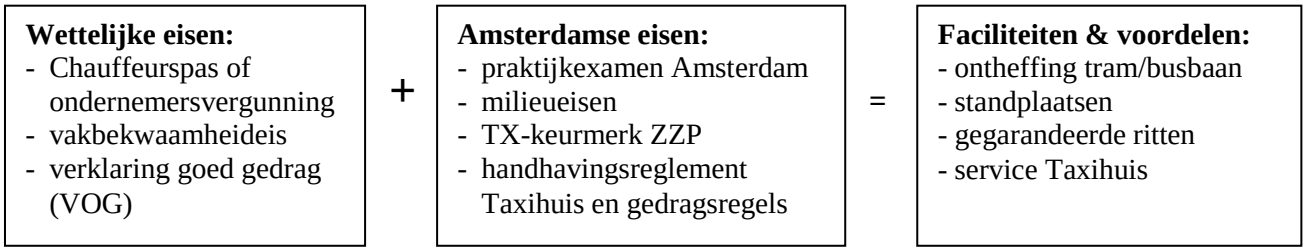
d. Handhavingsreglement Taxihuis en gedragsregels

Om in aanmerking te komen voor het predikaat Amsterdamtaxi moet de chauffeur niet alleen voldoen aan de bovengenoemde onderdelen van Amsterdamtaxi. De taxiondernemer dient tevens akkoord te gaan met de regels van het op te richten Taxihuis. Bij het Taxihuis moet de Amsterdamtaxi worden aangevraagd en uitgegeven. Deze regels van het Taxihuis bestaan uit het handhavingsreglement, waarin aspecten als de traceerbaarheid, aanspreekbaarheid, meldingsplicht en juridische zaken zijn weergegeven (zie hoofdstuk 5) en gedragsregels.

Indien de chauffeur voldoet aan alle eisen en hij akkoord is met de regels Taxihuis ontvangt de chauffeur bij het Taxihuis het predikaat Amterdamtaxi. Dit predikaat is voor drie jaar geldig. Het geeft recht op de service van het Taxihuis, het rijden met het speciale daklicht, ontheffing tram/busbaan en de transponder voor de standplaatsen. Dit komt in volgende hoofdstukken nadrukkelijker aan bod. Het predikaat moet getoond kunnen worden bij controles.

In principe kan elke vakbekwame taxichauffeur in Nederland Amsterdamtaxi worden, mits hij voldoet aan de bovengenoemde Amsterdamse eisen. Zoals in onderstaand figuur ook getoond is, spreekt het haast voor zich dat de chauffeur zich ook aan de wettelijk gestelde eisen houdt. Zo is **s**inds 1 januari 2006 de chauffeurspas voor alle chauffeurs in Nederland verplicht. Deze

moet voor de klant zichtbaar in de taxi aanwezig zijn. Om hiervoor in aanmerking te komen, dient de chauffeur een drietal documenten te kunnen overleggen: zijn rijbewijs, een verklaring omtrent gedrag en een geneeskundige verklaring van Arbo-dienst of certificerende bedrijfsarts. Een tweede eis betreft de vakbekwaamheidseis. Elke taxivervoerder, die permanent en daadwerkelijk leiding voert, moet voldoen aan de eis van vakbekwaamheid op grond van artikel 9 van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000). Als vanzelfsprekend moet elke eigenaar van een eenmanszaak dus aan de vakbekwaamheidseis voldoen. Bij bedrijven met meerdere werknemers hoeft alleen de leidinggevende of de persoon op wiens naam het bedrijf staat, te voldoen aan de vakbekwaamheidseis.



Figuur 1: Wettelijke en Amsterdamse eisen leiden tot bepaalde faciliteiten en voordelen

2.3 Belangrijke elementen Amsterdamtaxi

Herkenbaarheid
Een belangrijk onderdeel van Amsterdamtaxi is de herkenbaarheid van de vakbekwame taxiondernemer. De Amsterdamtaxi moet voor zowel de gebruikers als de handhavende instanties herkenbaar zijn. Om deze herkenbaarheid te bewerkstelligen worden alle Amsterdamtaxi's voorzien van een eenduidig en uniform driehoekvormig daklicht. Daarnaast krijgen alle Amsterdamtaxi's uniforme kleurelementen aan de buitenkant van hun taxi ter herkenning voor de klant. Dit is gemakkelijk van het voertuig te verwijderen indien een directievervoerder bijvoorbeeld zonder 'kleurelement' wil rijden. Het daklicht is altijd verplicht.

Handhaving
Handhaving is een belangrijk onderdeel van Amsterdamtaxi; zonder goede en waterdichte handhaving heeft Amsterdamtaxi geen kans van slagen. In hoofdstuk 6 wordt beschreven hoe de handhaving wordt georganiseerd.

3. Faciliteiten en voordelen van Amsterdamtaxi

Naast het feit dat de chauffeur zich via de Amsterdamtaxi naar de consument kan onderscheiden op kwaliteit, biedt het predikaat Amsterdamtaxi een aantal andere privileges. Deze privileges gelden exclusief voor Amsterdamtaxi en niet voor de reguliere taxi's. In het onderstaande volgt een aantal privileges.

3.1 Exclusieve standplaatsen

Een belangrijk privilege heeft betrekking op de standplaatsen. Een aantal wordt exclusief voor de Amsterdamtaxi ingericht. In eerste instantie verschijnen de keurmerkstandplaatsen alleen op Amsterdam Centraal, maar er zal te zijner tijd een uitrol plaatsvinden naar meer standplaatsen in Amsterdam. De gemeente Amsterdam speelt hierin een faciliterende rol.

Standplaats Amsterdam Centraal
Amsterdam Centraal is aangewezen als locatie waar de Amsterdamtaxistandplaats wordt geïntroduceerd. Deze standplaats wordt exclusief voor Amsterdamtaxi's. Voor deze locatie is gekozen omdat de taxisituatie hier het meest onwenselijk is. De afgelopen twee jaar is de situatie al aanzienlijk verbeterd met de komst van toezichthouders van de Dienst Stadstoezicht in de zomer van 2005 en het plaatsen van borden met huisregels in februari 2006. De introductie van de Amsterdamtaxi zal voor een grote kwaliteitsslag van de standplaats zorgen. Voor het realiseren van de Amsterdamtaxi-standplaats op Amsterdam Centraal dient een aantal maatregelen te worden genomen:

- Nemen verkeersbesluiten
  Voor de aanpassing van Standplaats CS moet een verkeersbesluit worden genomen. In het verkeersbesluit moet worden verwezen naar het reeds vastgestelde Programma van Eisen, waarin een precieze omschrijving staat van de Amsterdamtaxi. Het moet in elk geval duidelijk zijn dat taxi's die niet aan de omschrijving voldoen, beboet worden.
- Plaatsen informatiezuil
  De gemeente Amsterdam werkt momenteel aan de ontwikkeling van een informatiezuil. Deze wordt geplaatst op het station Amsterdam Centraal en bevat informatie voor de klant. De zuil moet de klant inzicht geven in de nieuwe tarieven die uiterlijk per 1 juli 2007 van kracht zijn, zodat hij een richtlijn heeft van de kosten. Daarnaast worden nuttige telefoonnummers op de zuil zichtbaar gemaakt. Het gaat dan om nummers waar klanten terecht kunnen met klachten en een nummer van het servicepunt. De zuil geeft ook duidelijk weer dat de locatie louter bestemd is voor Amsterdamtaxi's, zodat klanten weten dat ze met betrouwbare kwaliteitstaxi te maken hebben.
- Plaatsen slagboom
  De slagboom op de standplaats wordt momenteel handmatig bediend door toezichthouders van de Dienst Stadstoezicht. Met de komst van de Amsterdamtaxi wordt de slagboom geautomatiseerd. De standplaats wordt uitgerust met een transpondersysteem: Amsterdamtaxi's met een transponder kunnen dan in het vervolg zelf de slagboom openen. Voorts wordt naast de slagboom een wachthuisje geplaatst voor de toezichthouders van de Dienst Stadstoezicht. Dit wachthuis, een soort abri, wordt momenteel ontwikkeld door het ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam (IBA).
- Handhaven toezichthouders
  Sinds de zomer van 2005 zijn er toezichthouders ingezet op de standplaats Amsterdam Centraal. Op het station zijn continu één verkeersregelaar en één Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BAO) aanwezig. Dit initiatief is genomen vooruitlopend op het in december 2005 gesloten taxiconvenant met de G4. Sinds februari 2007 zijn de toezichturen verruimd van 01.00 uur 's nachts naar 04.00 uur 's nachts. De toezichthouders dienen op de hoogte te zijn van de nieuwe Amsterdamtaxi en de regels hiermee verband houden. Werkinstructies en afspraken met politie moeten dan ook worden aangescherpt. Gemeente en het Taxihuis bekijken samen welke inzet de toezichthouders zullen hebben bij de handhaving van Amsterdamtaxi.

Overige standplaatsen: uitrolprogramma
Enkele maanden na de introductie van de eerste Amsterdamtaxi's op station Amsterdam Centraal, wordt een aantal andere standplaatsen in gebruik genomen. Om te bepalen welke standplaatsen moeten worden aangewezen en ingericht, is door Ecorys Research & Consulting een onderzoek naar de economische waarde van de Amsterdamtaxi uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek, in overleg met de stadsdelen en op basis van inzichten van de gemeente zelf, is gekozen om de volgende drie standplaatsen voor Amsterdamtaxi gereed te maken.

1) Amstelstation
2) Stopera
3) Westergasfabriek

Daarna worden geleidelijk op de onderstaande locaties standplaatsen gerealiseerd. Ze zijn willekeurige volgorde genoemd.

Leidseplein	Station Sloterdijk
Amstel/Rembrandtplein	Station Zuid
Nieuwmarkt	Academisch Medisch Centrum
Frederiksplein	OLVG
Waterlooplein	Slotervaart Ziekenhuis
Food Plaza	VU-ziekenhuis
Westermarkt	Station Bijlmer
World Fashion Centre	Concertgebouwplein
VU-ziekenhuis	Tropenmuseum
Lucas Andreasziekenhuis	Boven IJ Ziekenhuis

Er is nog een aantal andere mogelijke locaties voor keurmerkstandplaatsen, zoals het Hiltonhotel, Okura hotel, RAI en Novotel. Dit zijn belangrijke locaties. Het gaat hier echter om privéterrein waarover de gemeente Amsterdam weinig zeggenschap heeft. In overleg met de genoemde partijen/eigenaren vinden besprekingen plaats om hier een standplaats te realiseren. De wens van de eigenaar is hierbij bepalend.

De tijdsvolgorde waarin de huidige taxistandplaatsen worden ingericht en uitgebouwd tot Amsterdamtaxistandplaats is in de eerste plaats afhankelijk van de groei van het aantal Amsterdamtaxi's. Met het uitrolprogramma moet daarom enigszins pragmatisch worden omgegaan. Realistisch lijkt om per 50 nieuwe keurmerktaxi's op een standplaats twee plekken voor de Amsterdamtaxi te creëren.

Ten behoeve van de herkenbaarheid en exclusiviteit van de Amsterdamtaxi worden de parkeervakken van de standplaatsen voor deze taxi's afwijkend gemarkeerd en waar nodig voorzien van een slagboom. Tevens wordt een informatiepaneel geplaatst in de vorm van een 'taxibaken', om aanvullende informatie aan de klant te verstrekken. Bij de inrichting van alle standplaatsen moet rekening worden gehouden met het nemen van verkeersbesluiten twee maanden voorafgaand aan inwerkingtreding.

3.2 Toegang tram- en busbanen
Een ander belangrijk privilege voor de chauffeurs van Amsterdamtaxi is de tram- en busbaanontheffing. Deze ontheffing, die nu nog geldig is voor alle chauffeurs indien zij over het CCV-certificaat beschikken, geldt straks alleen voor de Amsterdamtaxi. Zorgvervoerders houden hun toegang tot de tram/busbaan en kunnen hierover afspraken maken met de verkeerspolitie en/of stadsdelen, zoals momenteel ook gebeurt.

3.3 Grotere kans op ritten

De chauffeurs van Amsterdamtaxi wordt de mogelijkheid geboden om regelmatig voor belangrijke partijen te rijden. Partijen, zoals congrescentrum RAI, Koninklijke Horeca Nederland (KHN), Amsterdam Toerisme en Congres Bureau (ATCB) en Passengers Terminal Amsterdam (PTA), hebben uitgesproken een voorkeur te geven aan Amsterdamtaxi voor hun klanten; zij willen graag kwaliteitstaxi voor hun klanten. Deze voorkeur kan dus worden gezien als een voordeel voor chauffeurs van Amsterdamtaxi. Het is echter geen garantie, en het geldt alleen indien de capaciteit voldoende is.

3.4 Service Taxihuis

Ten slotte vormen de diensten die vanuit het Taxihuis worden aangeboden een belangrijk voordeel voor de chauffeur van de Amsterdamtaxi. Een en ander wordt toegelicht in het volgende hoofdstuk.

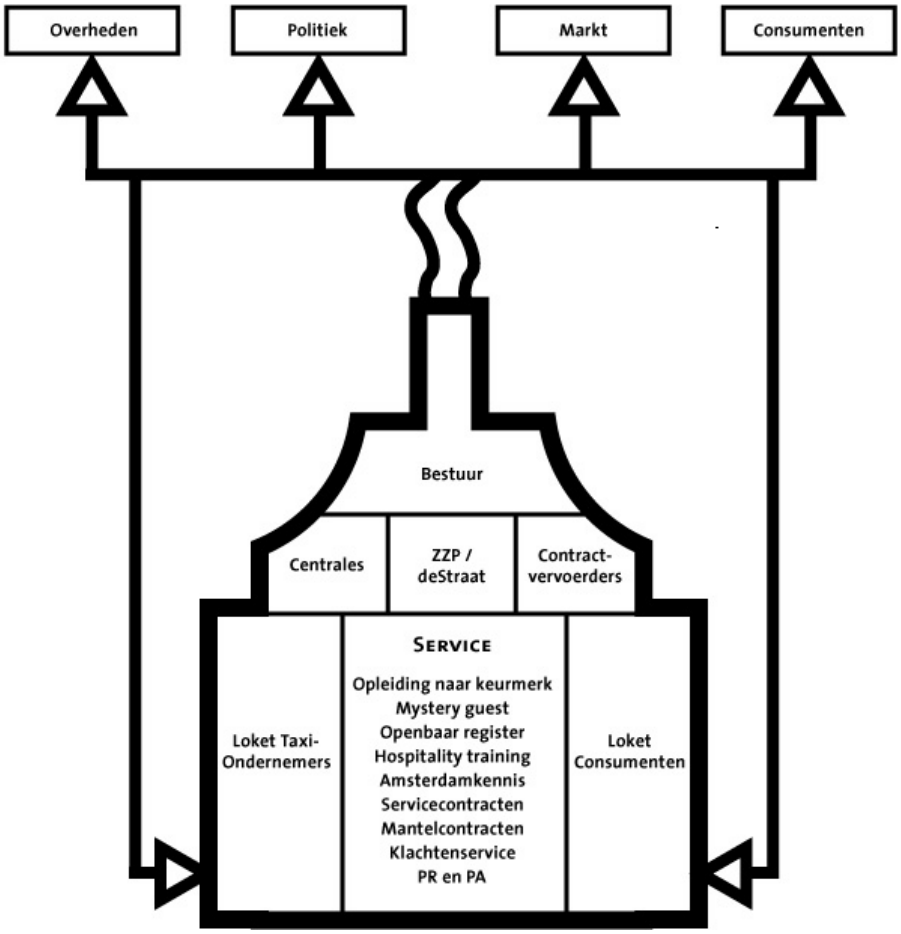
4. Taxihuis: voor ondernemer en consument

Het Taxihuis biedt de taxiondernemer met werkgebied Amsterdam en de taxiconsument één loket voor vragen, klachten, branchegerelateerde diensten en overige dienstverlening.

4.1 Taxihuis: de organisatie

Het Taxihuis is een combinatie van een ondernemershuis voor taxiondernemers en een serviceloket voor consumenten. Het huis wordt geleid door een bestuur met een vertegenwoordiging vanuit de straattaxi/ ZZP-ers, de centrales en de zorgvervoerders. Ieder segment heeft binnen het huis een eigen 'kamer'. De organisatie en bestuur van het Taxihuis komt in paragraaf 4.2 nader aan de orde. Zoals gezegd, levert het Taxihuis op twee fronten diensten aan via het:

- taxiloket ondernemers;
- serviceloket consumenten.



Figuur 2: (bestuurlijke) indeling Taxihuis

Het Taxihuis is een fysiek loket, waarvan de locatie op het moment van schrijven nog niet bekend is. Het voordeel van een fysiek loket is dat het toegankelijk is voor zowel consument als ondernemer: de drempel om met vragen, opmerkingen of klachten te komen is laag. Het Taxihuis is in eerste instantie minimaal iedere werkdag één dagdeel geopend, met één avondopenstelling.

Taxiondernemers kunnen bij het Taxihuis terecht als zij zich willen inschrijven voor Amsterdamtaxi, hun belangen willen laten behartigen, informatie willen over taxigerelateerde informatievoorziening – en/of dienstverlening van overheid en overige instanties, of behoefte hebben aan begeleiding of advies

ten aanzien van het vak. Consumenten kunnen naar het Taxihuis komen voor vragen, informatievoorziening en klachten ten aanzien van het Amsterdamse taxiproduct.

Taxiloket Ondernemers

Het Taxiloket Ondernemers is een kennis- en informatiecentrum dat wordt gerund door ondernemers voor ondernemers. De gedachte achter het Taxiloket is dat ondernemers voor al hun administratieve afhandelingen en vragen op één plek terecht kunnen. Zowel overheidsgerelateerde zaken als de branchegerelateerde dienstverlening (inclusief aanvraag Amsterdamtaxi) kunnen bij het Taxiloket worden afgehandeld. Het Taxiloket is tevens een meldpunt voor Amsterdamtaxi en biedt indien nodig begeleiding bij het traject om Amsterdamtaxi te worden. De taxiondernemers kunnen voor de volgende diensten bij het Taxiloket terecht:

- Servicebalie
  De servicebalie is beschikbaar voor alle taxiondernemers met het werkgebied Amsterdam en is zowel telefonisch, per e-mail/internet als op locatie bereikbaar. De servicebalie vormt de frontoffice van het Taxihuis. Naast de secretariaatswerkzaamheden en informatievoorziening vormt de balie ook het punt waar taxiondernemers zich kunnen melden voor Amsterdamtaxi. In het Taxiloket kan tevens een aantal buitenposten voor overheid en overige instanties worden ingericht.
- Bedrijfsadvies
  Taxiondernemers kunnen via het Taxihuis inhoudelijk advies krijgen bij de realisatie van en/of uitvoering van hun bedrijf. Het advies heeft betrekking op ondermeer het opstellen van een ondernemersplan, marketing, financiering en rechtspersoonkeuze. Voor adviezen worden ondernemers doorverwezen naar gespecialiseerde instanties en bureaus.
- Trainingen, opleidingen en cursussen
  De trainingen en cursussen die in het Taxihuis worden aangeboden ten behoeve van de taxiondernemers worden ingekocht en daarmee door derden verricht. Bij het aanbod wordt ook rekening worden gehouden met voor Amsterdamtaxi benodigde kennis, eisen en kwalificaties.
- Taxioverleg
  Het Taxiloket organiseert eenmaal per twee maanden een Taxioverleg over specifieke onderwerpen, die voor ondernemers interessant kunnen zijn. Tevens dient dit overleg als klankbord.
- Belangenbehartiging
  Het Taxiloket verzorgt de belangenbehartiging voor de Amsterdamse taxibranche richting overheid en overige instanties. Iedere kamer van het Taxihuis (zie paragraaf 5.4) heeft haar eigen vertegenwoordigers. Ieder verzoek voor belangenbehartiging wordt door het Taxiloket neergelegd bij de relevante ‘kamer’. De vertegenwoordigers verzorgen in samenwerking met de medewerker van het taxiloket de belangenbehartiging.
- Collectieve voorlichting
  Het Taxiloket voorziet de doelgroep van praktische informatie over starten, wet- en regelgeving, subsidiemogelijkheden, evenementen en projecten. Dit gebeurt via verschillende media.
- Collectieve inkoopcontracten/ mantelovereenkomsten
  Deze dienstverlening wordt opgepakt indien het taxihuis voldoende volume kent, oftewel aangesloten taxichauffeurs. Het Taxihuis dient chauffeurs te peilen in hoeverre zij interesse hebben in deelname aan bepaalde mantelovereenkomsten. Indien dat het geval is kunnen ondernemers via het Taxiloket inkoopvoordelen behalen op bepaalde diensten en producten.
- Frontoffice en backoffice Amsterdamtaxi
  Taxiondernemers die het keurmerk Amsterdamtaxi willen aanvragen kunnen terecht bij het Taxiloket waar een frontoffice (servicebalie) en backoffice is ingericht voor Amsterdamtaxi. De medewerkers van het Taxiloket kunnen de ondernemers begeleiden bij hun aanvraag. Indien bij certificering van TX-keur blijkt dat de chauffeur nog enkele trainingen nodig heeft, kan hij deze via het Taxihuis volgen. Ook ontvangt de chauffeur, die aan alle eisen voldoet via het Taxihuis het daklicht en het predikaat Amsterdamtaxi. Van iedere aanvrager van de

Amsterdamtaxi wordt een dossier gemaakt, die bij het Taxiloket in beheer komt. Hierbij wordt tevens een digitaal register opgemaakt.

Tot slot wordt de handhaving van Amsterdamtaxi verzorgd vanuit het Taxihuis (zie ook hoofdstuk 6). Het Taxihuis zet een klachtensysteem op voor alle klachten ten aanzien van Amsterdamtaxi. Alle meldingen worden bij het Taxihuis geadministreerd in de dossiers. Daadwerkelijke sancties kunnen niet door het Taxihuis zelf worden genomen en moeten worden opgepakt met daartoe bevoegde instanties. Afspraken met politie, controlerende instanties als Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (IVW) en toezichthouders zijn dan ook essentieel. Welke handhavende instantie wordt benaderd, hangt af van de aard en frequentie van de overtreding/ klacht.

Serviceloket Consumenten

Bij het Serviceloket Consumenten komen vraag en aanbod voor de Amsterdamtaxi samen. Bij het voor Nederland unieke taxiservicepunt kan de consument terecht voor informatie en met vragen en klachten over de Amsterdamtaxi. Het servicepunt is te bereiken via een herkenbaar nummer dat bij de introductie van de Amsterdamtaxi uitgebreid wordt gecommuniceerd. De volgende diensten kunnen worden onderscheiden:

- Meldpunt klachten
  Consumenten kunnen met hun klachten over het Amsterdamse taxiproduct terecht bij het Serviceloket. Dit kan zowel telefonisch, via internet als bij het loket. In iedere Amsterdamtaxi en bij het serviceloket zijn klachtenformulieren te verkrijgen. Ook kan op basis van een kenteken of nummer op het daklicht (P-nummer en/of chauffeurspasnummer) een klacht worden ingediend.
- Informatiepunt consumenten/ servicebalie
  Consumenten met vragen over Amsterdamtaxi of het Amsterdamse taxiproduct kunnen eveneens terecht bij het Serviceloket Consumenten. De werking van het informatiepunt consumenten is vergelijkbaar met de servicebalie van het Taxiloket. De servicebalie is beschikbaar voor alle klanten van het Amsterdamse taxiproduct. De balie is telefonisch, per e-mail/internet en op locatie bereikbaar.

4.2 Bestuur Taxihuis

Het Taxiloket en het Serviceloket worden ondergebracht in een stichting: Stichting Amsterdamtaxi. Hiervoor wordt een overkoepelend bestuursorgaan opgericht. Dit bestuursorgaan bestaat uit een Algemeen Bestuur dat wordt ondersteund door het secretariaat van het Taxihuis en geleid door een onafhankelijk voorzitter. Het totale bestuur is opgedeeld in een drietal denkbeeldige kamers. Iedere kamer vertegenwoordigt een deel van de taxibranche. De volgende kamers worden onderscheiden:

- centrales;
- zorgvervoer;
- ZZP/ Straat / BOTAM.

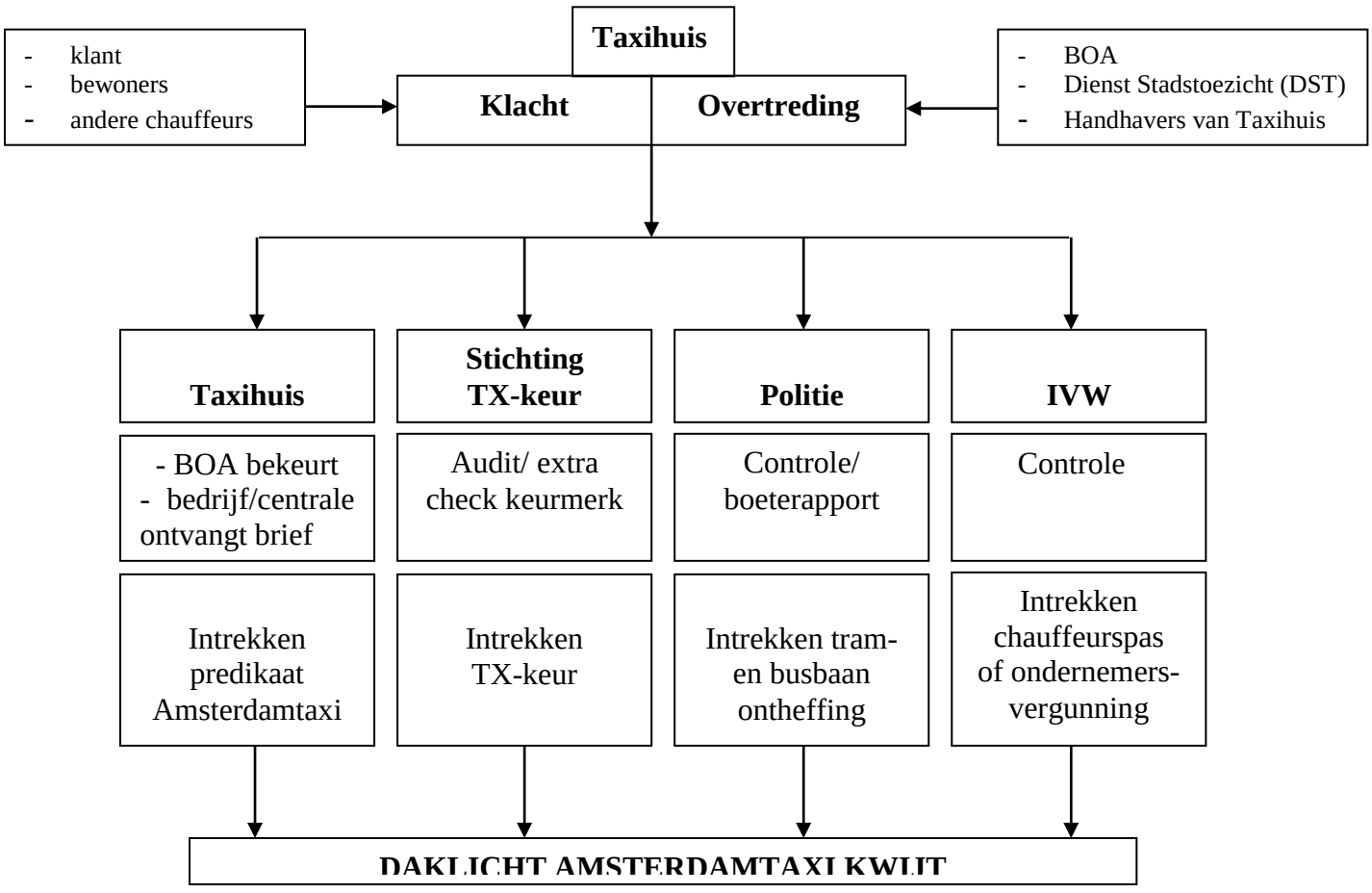
Iedere kamer kent haar eigen vertegenwoordigers. TCA, MTA, Stadsmobiel en Connexxion zijn reeds voor vertegenwoordiging van de kamers benaderd. Wat betreft de laatste kamer, ‘kamer ZZP’, zal BOTAM zitting nemen in deze kamer. Daarnaast worden overige collectieve vertegenwoordigende partijen van ZZP-ers gevraagd, waarvan minimaal een partij de ZZP-ers van allochtone afkomst vertegenwoordigt. Iedere kamer vaardigt maximaal twee vertegenwoordigers af in het bestuur.

Het bestuur komt minimaal één keer per kwartaal bijeen. Binnen de kamers kunnen vertegenwoordigers zelf afspraken maken over de frequentie en vorm van overleggen. Het bestuur is bevoegd om discussieonderwerpen en besluitstukken aan te dragen bij de verschillende kamers en vice versa. Indien beslissingen noodzakelijk zijn, kunnen extra bestuursvergaderingen worden ingelast. Naast een bestuur wordt een Raad van Advies ingesteld die bestaat uit een aantal onafhankelijke personen. Binnen de Raad worden verschillende posten ingesteld. De Raad van Advies komt minimaal éénmaal per jaar bijeen tijdens een vergadering en voorziet het bestuur gevraagd en ongevraagd van advies.

5. Handhaving

Handhaving is het belangrijkste onderdeel van Amsterdamtaxi: zonder een goede en waterdichte handhaving heeft Amsterdamtaxi geen kans van slagen. In het verleden hebben zich allerlei misstanden voorgedaan ten aanzien van handhaving. Voorbeelden zijn onder andere het reproduceren van daklichten, problemen op standplaatsen, ritweigering, geen collegialiteit (ritverdeling), het bedriegen van consumenten door onnodig omrijden, oneigenlijk gebruik van tram/busbaan, snorders, en het uitlenen van ontheffingen en vergunningen. Om dergelijke situaties na introductie van de Amsterdamtaxi te voorkomen wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan handhaving: via toezicht en contoles.

De handhaving van Amsterdamtaxi wordt gecoördineerd door de branche en wordt vanuit het Taxihuis uitgevoerd en gecoördineerd. Zij zorgt vervolgens voor het doorgeven van en afstemming van klachten en overtredingen met de daartoe bevoegde instanties. Een en ander is weergegeven in onderstaande figuur 3. Een aantal klachten en overtredingen kan ook door medewerkers of BOA's die in dienst zijn van het Taxihuis zelf worden afgehandeld, door zelf te bekeuren of een waarschuwingsbrief te sturen aan een bedrijf of taxicentrale. Een bekeuring kan vervolgens leiden tot het afnemen van het daklicht Amsterdamtaxi.



Figuur 3: Schema handhaving en sanctionering

5.1 Handhavingsmethoden controle en klachten Amsterdamtaxi

Een deel van de klachten over Amsterdamtaxi komt bij het Taxihuis (taxiloket en/of consumentenloket) binnen via klanten van chauffeurs, bewoners of andere chauffeurs. Sociale controle onder participerende ondernemers wordt geprobeerd te stimuleren. Dat kan – al dan niet anoniem – via klachtenregelingen: via de website of telefoonnummer van het Taxihuis. Een andere mogelijkheid is dat klanten klachtenformulieren, die in Amsterdamtaxi's aanwezig zijn, invullen en opsturen naar het Taxihuis. De klachten worden geadministreerd waarna indien nodig een handhavingstraject wordt opgestart. Het Taxihuis informeert de bevoegde instantie over de klacht en die kan besluiten om sancties te nemen. Overtredingen kunnen bij het Taxihuis worden gemeld door BOA's, handhavers van het Taxihuis of toezichthouders van de Dienst Stadstoezicht. Vervolgens is het aan het Taxihuis om een en ander door te geven of af te stemmen met daartoe bevoegde instanties. In het onderstaande komen deze aan bod.

Taxihuis

Eigen inspecteurs

Om een constant controleniveau te kunnen garanderen, is het wenselijk om een vast, multidisciplinair team te formeren met de primaire taak om de Amsterdamtaxi te controleren en te handhaven. Daarnaast wordt binnen het Taxihuis een centrale controledienst handhaving opgezet waarin minimaal twee inspecteurs en de projectleider handhaving van het Taxihuis zitting hebben. Maandelijks verzorgt de projectleider van het handhavingsteam een briefing en worden (extra) afspraken gemaakt.

Toezichthouders op standplaatsen

Gewaakt moet worden voor de exclusiviteit van de standplaatsen voor de Amsterdamtaxi. Niet alleen kan hierbij worden gedacht aan fysieke aanwezigheid van toezichthouders of mobiele teams maar ook elektronische middelen zoals slagbomen, verzinkbare palen of balken (zie ook hoofdstuk 4) kunnen uitkomst bieden. Via de persoonsgebonden chip kan een chauffeur van de Amsterdamtaxi toegang krijgen tot een exclusieve keurmerkstandplaats. Hierdoor is een beperkte toegang gewaarborgd, maar worden wel eisen gesteld aan de minimale grootte van de standplaatsen.

Inhuren mystery guests

Mystery guests zijn personen die zich voordoen als klant. Zij registreren overtredingen van taxichauffeurs indien die aan de orde zijn. Onderzoek laat zien dat de inzet van mystery guest de pakkans op misdragingen substantieel verhoogd. Van de mystery guests gaat een zekere preventieve werking uit. Door het Taxihuis worden periodiek mystery guests ingezet als handhavingsinstrument. Als in 2009 de Boordcomputer Taxi (BcT) wordt geintroduceerd, zal het makkelijker worden voor de mystery guests om de Amsterdamtaxi's te traceren.

Stichting TX-keur

Vanuit Stichting TX-keur wordt gecontroleerd op het rechtmatig gebruik van het TX-keurcertificaat en TX-keur stickers. Jaarlijks toetst zij of de taxiondernemer nog steeds voldoet aan de eisen van TX-keur. Dat gebeurt via jaarcontroles, onverwachte controles en mystery guests. Indien bij een check blijkt dat de chauffeur niet aan de eisen voldoet, leidt dat tot intrekking van het TX-keur. Indien een chauffeur niet beschikt over TX-keur, voldoet hij ook niet meer aan de eisen van Amsterdamtaxi. Zijn daklicht kan dan worden ingetrokken door het Taxihuis.

Politie

Frequente controles

De Politie Amsterdam-Amstelland is een belangrijke partij als het om de handhaving van het strafrecht en de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) gaat. Bij de invoering van Amsterdamtaxi dient de politie – vooral in het eerste jaar van Amsterdamtaxi – frequent te controleren op gebruik van de tram/busbaan. Dit is reeds toegezegd door de politie, maar het Taxihuis en de politie moeten verdere afspraken maken over de wijze en frequentie van controleren, alsmede over de inzet van politie.

IVW

jaarlijkse controle en onaangekondigde controles

Jaarlijks controleren de certificerende instantie samen met de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) specifiek op het landelijke TX-keurmerk. Naast reguliere jaarlijkse controles worden onaangekondigde inspecties uitgevoerd. Indien chauffeurs niet aan de eisen voldoen, lopen zij het risico hun TX-keurmerk te verliezen. Stichting TX-keur hanteert voor haar sanctioneringsbeleid de IVW-richtlijn. Deze is echter op sommige punten onvoldoende objectief en expliciet. Het Taxihuis werkt daarom aan een aanvulling op deze IVW-richtlijn, waarin wordt opgenomen bij welk soort overtredingen de chauffeur zijn status als Amsterdamtaxi verliest. Kortom, als IVW controleert, kan zij alleen TX-keur innemen en niet het certificaat Amsterdamtaxi.

Klachten en overtredingen kunnen leiden tot afneming daklicht

Ten behoeve van de handhaving van Amsterdamtaxi is een 'hufterproof' daklicht noodzakelijk. Dit wordt ontwikkeld in opdracht van het Taxihuis. Het juridisch eigendom blijft bij het Taxihuis en kan alleen daar verkregen worden. Het 'hufterproof' maken van het daklicht moet ervoor zorgen dat reproductie, ontvreemding en oneigenlijk gebruik ervan wordt voorkomen. Om die reden wordt het daklicht voorzien van een chip en een persoonlijke identificatie.Op deze chip worden persoonsgebonden gegevens opgeslagen. Daarnaast dient de chip als transponder voor de toegang tot een aantal standplaatsen voor Amsterdamtaxi's. Om de chip te beveiligen, en uitwisseling en vervanging te voorkomen, wordt de chip als het ware 'ingebakken' in het daklicht of verzegeld. De visuele identificatie is bedoeld om de consument de zekerheid te geven dat de chauffeur is gekwalificeerd, is het van belang dat een identificatiecontrole plaats kan vinden voordat de consument de taxi betreedt. Het plaatsen van identificatiekaarten achter het raam is fraudegevoelig en is in het verleden geen garantie gebleken. De Amsterdamtaxi brengt hier verandering in: het daklicht is plaatsgebonden (op het dak) en persoongebonden (chip in daklicht). Mogelijk wordt zelfs het P-nummer en een (gedigitaliseerde) pasfoto van de keurmerkhouder geïntegreerd en zichtbaar op het daklicht om het identificeren te vereenvoudigen. Dit laatste wordt nog in overweging genomen. Uit figuur wordt duidelijk op welke manieren het daklicht in beslag kan worden genomen. Aangezien het daklicht de papierenversie van de tram/busbaan ontheffing vervangt, betekent dit dat de chauffeur niet meer op de tram/busbaan mag rijden, indien hij zijn daklicht kwijt is.

5.2 Handhavingsreglement en gedragsregels Taxihuis

Het Taxihuis stelt een handhavingsreglement (inclusief sanctioneringsbeleid) en gedragsregels op waar alle chauffeurs van de Amsterdamtaxi naar dienen te handelen. Hiermee committeren zij zich aan de handhaving en de mogelijke sancties in geval van een overtreding.

6. Procedures Amsterdamtaxi

Om de invoering van de Amsterdamtaxi soepel te laten verlopen is het nodig dat achter de schermen een goede organisatie is opgezet. Voor de invoering van het keurmerk Amsterdamtaxi is een aantal ingrediënten essentieel, waaronder een aanvraagprocedure.

6.1 Inschrijving

De officiële inschrijving voor Amsterdamtaxi gaat van start nadat het hier beschreven uitvoeringsprogramma gereed is en geaccordeerd is door het College van B&W. Dit officiële startschot wordt breed gecommuniceerd onder de potentiële inschrijvers. Hoewel het elke chauffeur vrij staat om zich in te schrijven, biedt het geen garantie voor het krijgen van het keurmerk: of de chauffeur aan de Amsterdamse eisen, zoals in hoofdstuk 2 beschreven, kan voldoen, is hiervoor bepalend.

Naar aanleiding van een artikel en korte oproep in de Taxxxiflits dd. november 2006 hebben enkele tientallen chauffeurs zich – via de BOTAM – reeds vooringeschreven om in aanmerking te komen voor Amsterdamtaxi. De voorinschrijvers genieten echter geen voorkeursbehandeling bij de officiële start van de inschrijving. Wel krijgen zij een (persoonlijke) melding, als extra service, dat ze zich na de start kunnen melden bij het Taxihuis indien ze nog steeds interesse hebben in de Amsterdamtaxi. Naar verwachting gaat de officiële inschrijving per 1 juli 2007 van start.

6.2 Stappen na de start

1. Inschrijving bij Taxihuis en check
   Geïnteresseerde chauffeurs voor Amsterdamtaxi kunnen zich aanmelden bij het Taxihuis. Dit geldt eveneens voor de voorinschrijvers. Iedere aanmelder ontvangt bij het Taxihuis een inschrijfnummer, die op volgorde van aanmelding wordt toegewezen. Dit nummer wordt gebruikt ten behoeve van de subsidietoewijzing. De chauffeur ondergaat bij de aanmelding een eerste check door een medewerker van het Taxihuis op basis van een checklist met onderdelen van de Amsterdamtaxi. Op basis daarvan krijgt hij een advies of hij capabel genoeg is om te slagen voor de examens en dus redelijkerwijs in aanmerking kan komen voor Amsterdamtaxi. Aan dit advies kunnen geen rechten worden ontleend, maar dient enkel als indicatie voor de chauffeur of het verstandig is om het verdere traject in te stappen. De chauffeur kan eventueel begeleid worden bij het behalen van de benodigde onderdelen.

2. Behalen eisen Amsterdamtaxi:

- *Praktijkexamen Amsterdam*
- *Milieueisen Amsterdam*
- *TX-keurmerk ZZP*

Geïnteresseerde chauffeurs kunnen via het Taxihuis informatie en begeleiding krijgen ten aanzien van de genoemde eisen.

Voor het behalen van het TX-keurmerk dient de chauffeur de volgende stappen te nemen:
- contact opnemen met een certificerende instantie;
- invullen en opsturen van aanvraagformulier met de benodigde bescheiden;
- wachten op toetsing door certificerende instantie;
- indien noodzakelijk: aanvullende trainingen/herkeuring;
- uitgifte en verkrijgen van certificaat.

3. Afgifte Predikaat Amsterdamtaxi
   Als de chauffeur alle onderdelen van Amsterdamtaxi heeft behaald, meldt hij zich opnieuw bij het Taxihuis. Om in aanmerking te komen voor het Predikaat Amsterdamtaxi moet de chauffeur niet

alleen voldoen aan de drie genoemde eisen, maar dient hij tevens akkoord te gaan met de regels van het Taxihuis. Deze regels bestaan uit het handhavingsreglement, met daarin aspecten als traceerbaarheid, aanspreekbaarheid, meldingsplicht en juridische zaken (zie hoofdstuk 6) en gedragsregels. Indien de chauffeur aan het eind van het traject tekent voor akkoord met de regels wordt het persoonsgebonden daklicht besteld. Zodra die is geleverd, wordt een afspraak gemaakt voor montage van het daklicht.

6.3 Doorlooptijden

De doorlooptijd voor het bemachtigen van het predikaat Amsterdamtaxi bedraagt maximaal drie maanden. Hierbij is ervan uitgegaan dat de chauffeur reeds in het bezit is van het CCV-certificaat 'medegebruik vrije tram- en busbanen Gemeente Amsterdam'. Voor elk onderdeel gelden over het algemeen de volgende doorlooptijden:

- praktijkexamen Amsterdam/ CCV-certificaat: ervan uitgaande dat de chauffeur zijn theorie- en praktijkexamen in een keer haalt: het examen en de cursus duren dan maximaal twee maanden.
- TX-keurmerk ZZP: het traject van certificering wordt in gang gezet zodra alle formulieren compleet en correct ingevuld en voorzien van alle benodigde bescheiden bij de certificeerder binnenkomen. Het certificeringstraject neemt maximaal één maand in beslag.
- milieueisen: het aanbrengen van de roetfilter (inclusief afspraak maken) neemt maximaal één maand in beslag.
- daklicht: de productie van het daklicht duurt maximaal één week na ontvangst van de order. Na ontvangst van het daklicht kan het binnen één maand worden gemonteerd.

6.4 Financiële administratie en subsidie

De taxichauffeur is zelf verantwoordelijk voor de financiële administratie van zijn aanvraag voor het predikaat Amsterdamtaxi. De chauffeurs moeten de kosten die gemoeid zijn met Amsterdamtaxi vooruit betalen. Zodra het predikaat Amsterdamtaxi is afgegeven aan de chauffeur, krijgt de chauffeur een deel van zijn kosten vergoed via de gemeentelijke subsidie. Deze subsidie wordt verstrekt aan de eerste 1.800 Amsterdamtaxi’s.

7. Communicatie

Om succesvol te worden moet het product Amsterdamtaxi krachtig in de markt worden gezet. Een goede marktstrategie, communicatie en promotie via het Taxihuis zijn daarbij essentieel. Tot op heden heeft voornamelijk interne communicatie plaatsgevonden tussen partijen uit het Taxi Advies Orgaan (TAO), Stichting TX-keur en verschillende overheden. Nadat het uitvoeringsprogramma vast is gesteld, moet het externe communicatietraject over Amsterdamtaxi worden gestart; de communicatie naar chauffeurs en klanten.

7.1 Communicatiedoelstellingen

Voor het welslagen van Amsterdamtaxi moeten alle partijen die direct of indirect van de taxi gebruik maken, alsmede de chauffeurs en taxiondernemingen, volledig en juist worden geïnformeerd. Het is bovendien van belang om duidelijkheid en vertrouwen te scheppen aan de chauffeurs, die in het verleden vaak met negatieve veranderingen in hun branche te maken hebben gehad. Zij hebben wellicht het gevoel dat door Amsterdamtaxi de goede chauffeur wederom opdraait voor slechte prestaties van een ander deel van de branche. Dit gevoel moet worden weggenomen en een positief beeld van de Amsterdamtaxi en een beter imago van de taxibranche moet worden neergezet.

Een en ander kan worden vertaald in de volgende communicatiedoelen:

- kennisoverdracht over doel en aanpak van Amsterdamtaxi en over de gewenste resultaten.
- beïnvloeding van de houding van betrokkenen. Dat kan via het stimuleren van vertrouwen in de toekomst en de economische potentie, vertrouwen in samenwerking tussen partijen, bereidheid om de afwachtende houding op te geven.
- beïnvloeding van het gedrag van betrokkenen. Voorbeelden zijn het actief samenwerken, actieve promotie, nemen van eigen verantwoordelijkheden en elkaar aanspreken op verantwoordelijkheden.

7.2 Gewenste resultaten: informatie, draagvlak en samenwerking

De interne communicatie moet bijdragen aan:

- draagvlak bij de deelnemers van Amsterdamtaxi (vertegenwoordigers taxibranche, lokale overheden, rijksoverheid, betrokken partijen van het TAO, Stichting TX-keur, onafhankelijke keuringsinstanties);
- goede samenwerking tussen de deelnemers van het project (vertegenwoordigers taxibranche, lokale overheden, rijksoverheid, betrokken partijen van het TAO, Stichting TX-keur, onafhankelijke keuringsinstanties);

De externe communicatie moet leiden tot:

- deelname aan Amsterdamtaxi door de taxichauffeurs in Amsterdam en publiciteit over de privileges van Amsterdamtaxi;
- duidelijke informatie over de Amsterdamtaxi naar de consument;
- draagvlak voor en gebruik van het Taxihuis door taxiondernemers en klanten.

Het effect van deze communicatie-inspanningen moet, waar mogelijk, worden gemeten. De communicatie bij de introductie van Amsterdamtaxi dient te geëvalueerd.

7.3 De strategie: communiceren met vraag en aanbod

De communicatiestrategie voor Amsterdamtaxi vindt plaats via twee sporen:

a. Aanbodkant: promotie deelname van *taxiondernemers* aan Amsterdamtaxi;
b. Vraagkant: promotie van Amsterdamtaxi bij de consumenten (nationaal en internationaal);

a. Aanbodkant: taxiondernemers

Na de vaststelling van het uitvoeringsprogramma volgt een officieel startmoment voor de inschrijvingen, waaraan een groots publiciteitsmoment wordt gekoppeld. Dit gebeurt naar verwachting in juli 2007.

Momenteel is een aantal chauffeurs nog terughoudend over Amsterdamtaxi. Een oorzaak hiervoor is dat communicatie naar hen nauwelijks mogelijk is. Dat kan pas zodra het hierbeschreven uitvoeringsprogramma gereed is. Om het draagvlak onder deze chauffeurs te vergroten en te behouden is het noodzakelijk dat zij op korte termijn geïnformeerd worden over het vervolgtraject.

Een aantal middelen wordt ingezet ter promotie van deelname aan Amsterdamtaxi:

- Speciale editie Taxxxiflits
  De gemeente Amsterdam brengt een speciale editie uit van de Taxxxiflits die geheel gewijd is aan Amsterdamtaxi. Bij de Taxxxiflits wordt een overzichtelijke folder gevoegd, waarin puntsgewijs staat aan welke eisen een chauffeur moet voldoen om Amsterdamtaxi te worden. Deze Taxxxiflits wordt niet alleen via de post verstuurd naar de (geabonneerde) chauffeurs, maar tevens verspreid op diverse standplaatsen;
- Direct mailing naar Amsterdamse taxiondernemers
  Alle Amsterdamse taxiondernemers worden per mail geïnformeerd over de inhoud van het uitvoeringsprogramma: de definitieve eisen van het keurmerk, de procedure om Amsterdamtaxi te worden en de voordelen/ privileges. De direct mailing wordt op korte termijn opgestart en dient frequent navolging te krijgen.
- Communicatie naar de aangesloten donateurs BOTAM
  De donateurs van BOTAM worden eveneens per email bericht.
- Communicatie door centrales naar aangesloten leden
  De aangesloten leden van centrales worden eveneens per email bericht.
- Flyers uitdelen op de standplaatsen
- Promotie in gelegenheden, zoals cafés en benzinestations, waar regelmatig chauffeurs komen.
- Melding op de websites van de verschillende betrokken partijen en belanghebbenden.

b. Vraagkant: consumenten

Voordat Amsterdamtaxi de markt op gaat, moet de consument geïnformeerd en aangemoedigd worden om in het vervolg gebruik te maken van dit product. Aanbod en vraag worden zo bij elkaar gebracht. Alleen dan heeft Amsterdamtaxi kans van slagen. De consument wordt als volgt bereikt:

- Brancheorganisaties

Naar de voorzitters en contactpersonen van brancheorganisaties wordt een informatieve brief gestuurd waarin het product Amsterdamtaxi wordt uitgelegd en het belang ervan. Aan de ontvangers van de brief wordt gevraagd de Amsterdamtaxi intern en bij hun relaties te promoten en ervan melding te maken op hun website. Ook wordt hen verzocht om een door het TAO aangeleverd artikel in het blad van deze organisatie te plaatsen. De te benaderen organisaties zijn weergegeven in bijlage 3.

- Culturele sector

Naar de voorzitters en contactpersonen uit de culturele sector wordt een informatieve brief gestuurd over de Amsterdamtaxi, waarin hen bovendien wordt gevraagd bezoekers van culturele evenementen bekend te maken met het product Amsterdamtaxi. De te benaderen organisaties zijn te vinden in bijlage 4.

- Bewoners en bezoekers van Amsterdam

De Amsterdamtaxi wordt via de volgende instrumenten bij bewoners van de regio Amsterdam onder de aandacht gebracht:

- een commercial plaatsen op At5;
- persberichten sturen naar (regionale en landelijke) dagbladen

- interview geven voor het Parool en andere lokale bladen.
- gadgets, zoals telefoonstickers en sleutelhangers, bestellen met het logo van Amsterdamtaxi ter promotie;
- flyer uitdelen in de stad ter promotie aan het winkelend/uitgaand publiek;
- artikelen en advertenties plaatsen in nieuwsbrieven van de gemeente Amsterdam;
- flyers en informatie verstrekken in horecagelegenheden, congrescentra, op stations en bij grote evenementen;
- informatie verspreiden via het ATCB;
- informatie geven op de luchthaven Schiphol en in aankomende vliegtuigen;
- informatie plaatsen op de standplaatsen door middel van informatieborden;
- het introduceren van een 'taxibon' die recht geeft op een taxirit van een bepaalde waarde.

7.4 Communicatiestrategie Taxihuis

Een snelle en duidelijke positionering van het Taxihuis in de markt bevordert de bekendheid en de acceptatie onder taxiondernemers en consumenten en levert een bijdrage aan het realiseren van de doelstellingen van het Taxihuis. Aan zowel taxiondernemers als consumenten wordt aangegeven:

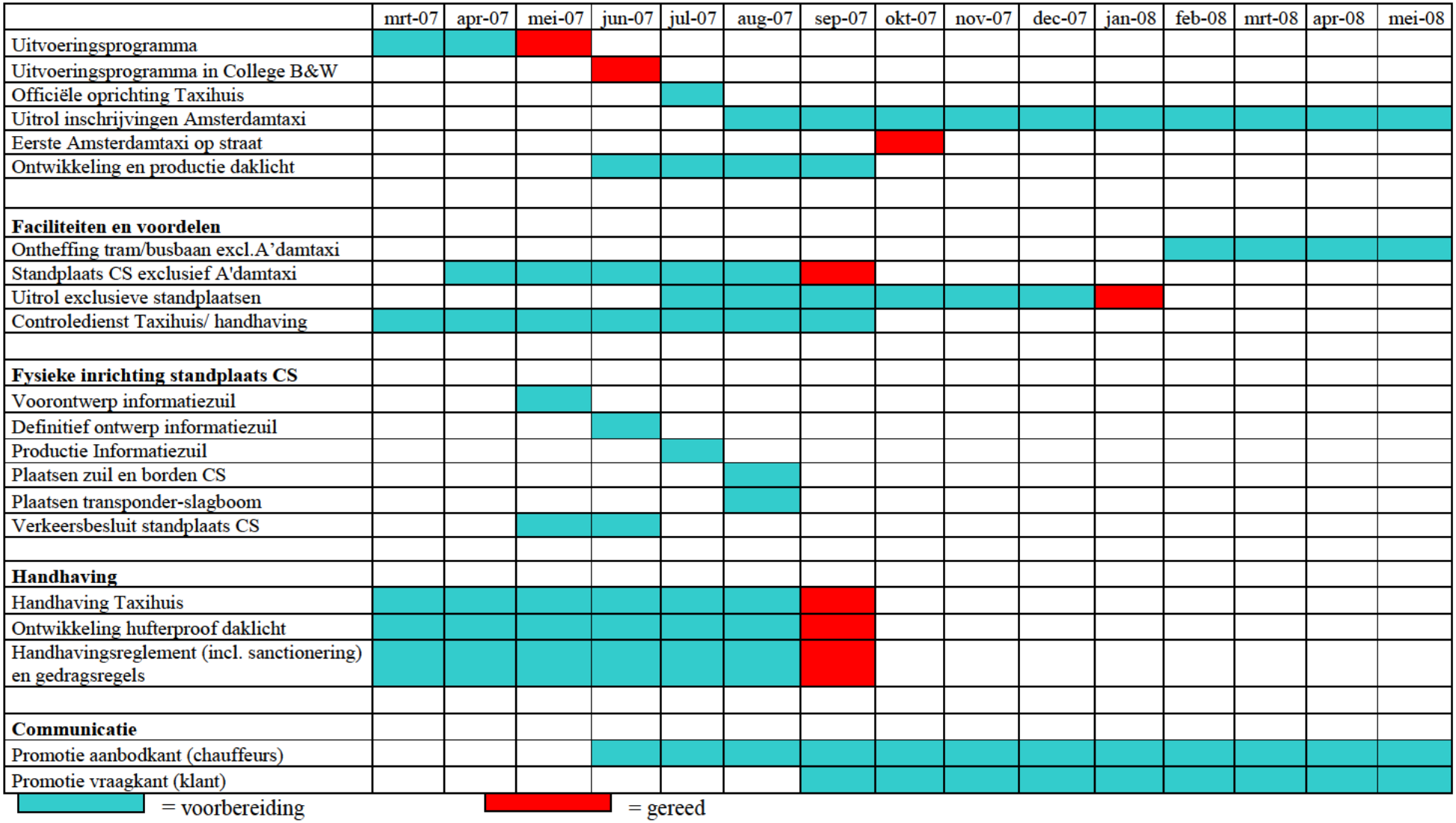
- wat het Taxihuis is;
- wie er terecht kunnen;
- wat de chauffeur en consument mogen verwachten;
- wat de eventuele kosten zijn;
- waar het Taxihuis ligt;
- wanneer het Taxihuis geopend is.

Onderstaand marktbewerkingsplan wordt gebruikt ten behoeve van de communicatie over het Taxihuis:

Fase	Doelstelling	Medium	Communicatiemiddel
Oprichting Taxihuis	- naamsbekendheid - productbekendheid - voor wie bestemd - kosten	- persbericht - free-publicity - redactionele artikelen - interviews - advertenties	- Lokale TV-zender RTV - Lokale dagbladen - Diverse special interestbladen (MKB of KvK-magazines) - Consumentenbladen/ vervoersbladen - Taxxxiflits Gemeentebladen
Positioneren	Gebruik Amsterdamtaxi stimuleren bij doelgroepen.	- free-publicity - redactionele artikelen - interviews - persbericht - advertenties	- internet - brochures bij stakeholders (o.a. ATCB, KvK, KHN, MKB) - flyers - één-op-één gesprekken - vakbladen - branchebladen - nieuwsbrief taxi
Groei	- stimuleren balieservice - specifieke communicatie ten aanzien van diensten.	- free-publicity - redactionele artikelen - interviews - advertenties	- brochures bij stakeholders (ATCB, KvK, KHN, MKB, Stadsdeelkantoren, gemeenten) - Nieuwsbrieven

Ten behoeve van de herkenbaarheid en professionaliteit wordt een huisstijl ontwikkeld voor het Taxihuis. Mogelijk wordt in de huisstijl onderscheid aangebracht tussen het servicepunt consumenten en het taxiloket ondernemers.

8. Planning


mrt-07
apr-07
mei-07
jun-07
jul-07
aug-07
sep-07
okt-07
nov-07
dec-07
jan-08
feb-08
mrt-08
apr-08
mei-08
Uitvoeringsprogramma
Uitvoeringsprogramma in College B&W
Officiële oprichting Taxihuis
Uitrol inschrijvingen Amsterdamtaxi
Eerste Amsterdamtaxi op straat
Ontwikkeling en productie daklicht
Faciliteiten en voordelen
Ontheffing tram/busbaan excl.A'damtaxi
Standplaats CS exclusief A'damtaxi
Uitrol exclusieve standplaatsen
Controledienst Taxihuis/ handhaving
Fysieke inrichting standplaats CS
Voorontwerp informatiezuil
Definitief ontwerp informatiezuil
Productie Informatiezuil
Plaatsen zuil en borden CS
Plaatsen transponder-slagboom
Verkeersbesluit standplaats CS
Handhaving
Handhaving Taxihuis
Ontwikkeling hufterproof daklicht
Handhavingsreglement (incl. sanctionering) en gedragsregels
Communicatie
Promotie aanbodkant (chauffeurs)
Promotie vraagkant (klant)
= voorbereiding
= gereed

Planning keurmerk eerste tranche

	Juli 2007	Aug 2007	Sept 2007	Okt 2007
Officiële start inschrijving (Taxihuis)				
Aanvraag TX-keur + certificering (gemiddeld 4 à 5 weken)				
CCV-certificaat Medegebruik tram/bus cursus*				
Examen CCV (gemiddeld de maand volgend op cursus)				
Roetfilter bestellen en monteren				
Daklicht (productie en montage)				

* de cursus wordt gemiddeld éénmaal per maand gegeven. Extra cursussen zijn wellicht mogelijk. Als de chauffeur zich begin juli aanmeldt, kan hij in juli op cursus gaan.

Uitgaande van een chauffeur die zich begin juli 2007 aanmeldt, zonder in het bezit te zijn van de ontheffing tram/busbaan (en hiervoor geen cursus heeft gehad) neemt het traject naar Amsterdamtaxi maximaal vier maanden in beslag. Indien de chauffeur al een ontheffing heeft – zoals vermoedelijk vaak het geval is – neemt het gehele traject van Amsterdamtaxi maximaal drie maanden in beslag.

9. Financiën

9.1 Begroting Amsterdamtaxi

In het vastgestelde Programma van Eisen is een begroting weergegeven voor Amsterdamtaxi die gebaseerd is op een start met 300 Amsterdamtaxi's. Bij de berekening van de totale kosten is uitgegaan van een raming van de kosten per chauffeur uit 2006 ad. € 2700,-. Op basis daarvan zijn destijds de totale kosten voor Amsterdamtaxi begroot op € 810.000,-. De kosten per Amsterdamtaxi zijn sinds de raming echter gewijzigd als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

Als tegemoetkoming in de kosten heeft de gemeente een subsidie ter beschikking gesteld ad. € 660.000,-. Aanvankelijk zou dit subsidiebedrag worden verdeeld over de eerste 300 Amsterdamtaxi's. In TAO-verband heeft een grote meerderheid van de leden zich uitgesproken om dit aantal te verhogen en de subsidie verder, en eerlijker, uit te smeren over de chauffeurs. De achterliggende gedachte was dat het prijsverschil tussen taxinummer 300 en 301 in de eerste situatie zo aanzienlijk is, dat de kans zou bestaan dat het aantal wellicht op 300 zou blijven steken. Dat strookt niet met het doel van de Amsterdamtaxi om zoveel mogelijk (vakbekwame) taxiondernemers bij het concept te betrekken. De verwachting is dat zo'n 1.800 ondernemers grotendeels aan de gestelde eisen kunnen voldoen. De subsidie wordt daarom vanaf het moment van introductie verdeeld over de eerst 1.800 chauffeurs die het predikaat Amsterdamtaxi halen.

Een tweede verandering ten opzichte van het Programma van Eisen dat hiermee verband houdt, betreft de kleur. De herkenbaarheid van de Amsterdamtaxi blijft uiteraard voorop staan, maar wordt in een enigszins afgeslankte en andere vorm gerealiseerd. Dit scheelt in de kosten. In onderstaande tabel worden de kosten per eis voor de eerste drie jaar inzichtelijk gemaakt.

KOSTEN AMSTERDAMTAXI (OP BASIS VAN 1.800 CHAUFFEURS)				
Elementen Amsterdamtaxi	**Jaar 1**	**Jaar 2**	**Jaar 3**	**Totaal**
Leges ontheffing tram/busbaan	50	50	50	150
Begeleiding Taxihuis A'damtaxi	200			200
Daklicht	350			350
TX-keurmerk	315	315	315	945
Roetfilter	pm			pm
Herkenbaarheid (magneetstrip)	pm			pm
Totaal exclusief subsidie en kleur	*915*	*365*	*365*	*1645*
Subsidie*	366			366
Totale kosten in euro's met subsidie maar zonder kleur	**549**	**365**	**365**	**1279**
Gemiddeld per jaar	**426,33**	**426,33**	**426,33**	**1279**

* Eenmalige subsidie per chauffeur = € 660.000/1800 chauffeurs = € 366,-

De nu voorgestelde eigen bijdrage op basis van 1.800 chauffeurs bedraagt: gemiddeld € 426,33 per jaar. Dit is wel hoger dan de eigen bijdrage die onder de oude voorwaarden – alleen de eerste 300 chauffeurs zouden aanvankelijk subsidie krijgen – aan de chauffeurs gevraagd zou worden. Daar staat wel tegenover dat nu meer chauffeurs van de subsidie kunnen profiteren. Bovendien komt chauffeur nummer 301 niet meer voor een enorme kostenposten te staan als hij Amsterdamtaxi wil worden. Deze voorgestelde verhoging van de eigen bijdrage voor ondernemers weegt volgens de branche op tegen het verlagen van de deelname drempel voor een grotere groep ondernemers.

9.2 Conceptbegroting Taxihuis 2007/ 2008 (1 juli 2007- 1 juli 2008)

Voor het opzetten van het Taxihuis en de exploitatie in 2007 is door de gemeente Amsterdam een bedrag ter beschikking gesteld ad. € 300.000,-, conform het vastgestelde Programma van Eisen. Deze bijdrage valt uiteen in enerzijds een bijdrage aan het Taxiloket ad. € 150.000,- en anderzijds een bijdrage voor het Servicepunt Consumenten ad € 150.000,- voor het eerste jaar. Om het Taxihuis ook na 2007 financieel exploitabel te houden is een structurele financiële constructie vereist. Aangezien het Taxihuis zich nog in de planfase bevindt, is het opstellen van een concrete begroting voor het Taxihuis op basis van de huidige stand van zaken in de planvorming nog niet mogelijk. Vooruitlopende op een begroting zouden onder andere de volgende inkomsten kunnen bijdragen aan een structurele financiële dekking ten behoeve van de exploitatie:

- inkomsten vanuit Amsterdamtaxi;
- inkomsten vanuit donateurschap Stichting Amsterdamtaxi/ Taxihuis;
- sponsorgelden en donaties.

Van het totaal bedrag van Amsterdamtaxi (€ 1645,- exclusief subsidie) is € 200,- per chauffeur bestemd voor de begeleiding van de chauffeurs bij het aanvragen van het keurmerk door het Taxihuis. Dit komt neer op circa €70,- per jaar per chauffeur (€ 200,- is over drie jaar). Uitgaande van 1.800 chauffeurs zou de bijdrage voor het Taxihuis neerkomen op maximaal circa € 126.000,- per jaar.

Aangezien niet verondersteld mag worden dat op 1 januari 2008 1.800 chauffeurs Amsterdamtaxi zijn, kan niet op dit bedrag worden gerekend. In de eerste jaren moet daarom rekening gehouden worden met een ingroeimodel, aangezien de kans klein is dat er zich op 1 januari 2008 1.800 chauffeurs geregistreerd staan als Amsterdamtaxi. De bijdrage per Amsterdamtaxi aan het Taxihuis dient in de eerste drie jaar idealiter minimaal € 200,- per jaar te bedragen. Daarvoor kan worden overwogen om de totale kosten per jaar voor het keurmerk naar boven bij te stellen en/of een deel van de bijdrage aan het TX-keurmerk af te romen.

Voor een ondernemer is het belangrijk om te weten wat zijn jaarlijks kosten zijn. Het is voor de chauffeur bovendien makkelijk om jaarlijks een constant bedrag te moeten betalen. Voor het Taxihuis en Amsterdamtaxi is daarom gekozen voor een ‘pakkagedeal’. Hierin zit dan onder andere de ontheffing tram/busbaan, TX-keur, begeleiding en diensten vanuit het Taxihuis, handhaving, bijdrage Taxihuis, daklicht en roetfilters. Deze ‘pakkagedeal’ kost naar verwachting ongeveer €600,-.

Op dit moment is nog onbekend hoeveel geld er minimaal nodig is om het Taxihuis te exploiteren, maar op basis van ervaring kan gesteld worden dat het om minimaal € 500.000,- per jaar gaat. In onderstaande tabel is uitgesplitst waaruit dit bedrag grofweg is opgebouwd.

Jaarbegroting 1 juli 2007 tot 1 juli 2008			
Inkomsten		**Kosten**	
Bijdrage Taxiloket	150.000	Aanloopkosten (t/m juli 2007)	50.000
Bijdrage Serviceloket	150.000	Huisvesting	24.000
Inkomsten Amsterdamtaxi*	100.000	Bemensing Taxihuis	150.000
Donateurs Taxihuis	45.000	Kantoorkosten	30.000
Promotie	25.000	Overige kosten	10.000
Communicatie	50.000	Handhaving (2 medewerkers)	150.000
		Administratie	10.000
		Communicatie	20.000
Totaal in euro’s	444.000	Totaal in euro’s	444.000

* uitgaande van minimaal 500 Amsterdamtaxi’s (à minimaal €200,-).

Na drie jaar (vanaf 2e helft 2010)
Het voorstel is om de jaarlijkse kosten van de ‘pakkagedeal’ ad € 600,- door te trekken voor de periode na de eerste drie jaar. Hiervan komt in ieder geval circa € 300,- ten behoeve van TX-keurmerk

en € 50,- voor de ontheffing tram/busbaan. Het restant van €250,- komt ten gunste aan het Taxihuis. Met Stichting TX-keur wordt besproken of een deel van de bijdrage van het keurmerk kan terugvloeien naar het Taxihuis. Het Taxihuis zorgt immers voor een groot aantal nieuwe leden van Stichting TX-keur. Uitgaande van maximaal 1.800 Amsterdamtaxi's zal de dekking van het Taxihuis op basis van Amsterdamtaxi, uitgezonderd eventuele afspraken met TX-keur en sponsorbijdragen, jaarlijks uitkomen op minimaal €450.000,- (€250,- x 1.800).

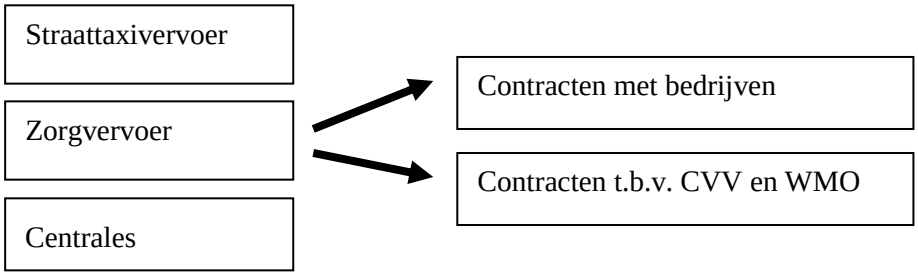
Jaarbegroting 1 juli 2010 tot 1 juli 2011			
Inkomsten		**Kosten**	
Inkomsten Amsterdamtaxi*	450.000	Huisvesting	24.000
Bijdragen derden	PM	Bemensing Taxihuis	150.000
Donateurs Taxihuis	25.000	Kantoorkosten	30.000
Sponsoring	25.000	Overige kosten	20.000
		Handhaving	150.000
		Administratie	10.000
		Communicatie	40.000
Totaal in euro's	424.000	Totaal in euro's	424.000

NB: is er ook rekening gehouden met inflatie?

Bijlagen

Bijlage 1. Soorten taxivervoer en aantallen

Er bestaan in Nederland verschillende vormen van taxivervoer. In feite zijn er drie hoofdvormen te onderscheiden:



Naast de straattaxi, die op standplaatsen te vinden is of op de weg kan worden aangehouden voor een rit, en de centrales bestaat het zorgvervoer. Het gaat dan bijvoorbeeld om taxi's die op contractbasis kunnen worden ingezet door (zorg)instellingen, vliegvelden (airport shuttles) of andere zakelijke opdrachtgevers. Een andere vorm van zorgvervoer betreft het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV): vervoer van deur tot deur op afroepbasis. Met name in plattelandsgebieden wordt veel gebruik gemaakt van CVV, omdat hier meestal een beperkt OV-aanbod is. CVV wordt vaak ook gecombineerd met reizigers die vallen onder de vroegere Wet Voorzieningen Gehandicapten (WVG). De (vervoer)voorzieningen genoemd in deze wet vallen sindskort onder de nieuwe Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO). Een aantal bedrijven dat in Amsterdam groepsvervoer aanbiedt, zijn Connexxion en Stadsmobiel. De verschillende vormen kennen geen stricte afbakening, waardoor er ook mengvormen bestaan.

Verloop van aantallen taxi's
Zoals in hoofdstuk 2 is vermeld, is de structuur van de bedrijfstak sinds de invoering van de Taxiwet 2000 danig veranderd. In 2001 meldt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat al dat de helft van de nieuwe vergunningen in Amsterdam is afgegeven. Tussen 2000 en 2002 is het aantal taxibedrijven in Amsterdam zelfs meer dan verdubbeld (O+S/CBS, 2006). Dat zijn voornamelijk eenmansbedrijven. In 2006 behoort zo'n 82% van de markt tot die categorie.

Dit percentage staat in scherp contrast met enkele jaren daarvoor. Toen gaf TCA een beperkt aantal vergunningen af. Veel chauffeurs deelden daarom met zijn tweeën, drieën of vieren een taxivergunning en richtten hiervoor een vennootschap onder firma (VOF) of een coöperatieve vereniging op. Eind jaren negentig telde 83% van de taxibedrijven twee tot vier chauffeurs. Veel chauffeurs die voor 2000 een vergunning deelden in een VOF, hebben daarna een eigen vergunning aangevraagd en zijn een eigen bedrijf gestart. Ongeveer 40% van de nieuwe ondernemers blijkt een vergunning te hebben gedeeld.

Onderstaande tabel laat zien dat het aantal werknemers in de branche na 2002 weer wat gezakt is, omdat kennelijk een aantal taxibedrijven niet levensvatbaar is gebleken. Dat is niet vreemd, gezien het feit dat de omzet in Amsterdam tussen 2000 en 2003 met 16% is gedaald, en het aantal chauffeurs ook nog eens met 30% toenam. Dat is opmerkelijk gezien de liberaliseringsdoelstelling van betere kwaliteit en lagere prijzen. Een andere reden voor de afname van het aantal arbeidsplaatsen houdt verband met de invoering van verscherpte eisen rond 2005, waaronder het afleggen van een examen.

Aantal arbeidsplaatsen in de Taxibranche, bron: O+S, gemeente Amsterdam	
1999	2.200
2002	3.400
1 jan 2006	2.400

Onderstaande tabel laat in een verdeling zien hoe groot de meeste bedrijven zijn en wel bedrijfstype daarbij van toepassing is. Zoals al aangegeven, is vooral opvallend dat de afgelopen zes jaar het aantal ZZP'ers aanzienlijk is gegroeid.

Geregistreerde taxi's in Amsterdam (bron:O+S, gemeente Amsterdam)												
Aantal werknemers	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	**Bedrijfstype**
1 werknemers	402	95	105	122	296	1023	1984	1787	1443	1356	1133	ZZP'ers
2-4 werknemers	505	573	597	641	752	711	335	233	192	196	213	VOF/CV
5-9 werknemers	11	8	8	11	7	9	7	4	2	6	18	Loondienst
10-49 werknemers	6	7	6	7	8	7	12	14	12	11	9	Loondienst
50-99 werknemers	1	0	0	1	1	2	4	3	3	1	0	Loondienst
100+ werknemers	0	1	3	3	1	1	2	2	3	2	3	VZA/Garskamp
TOTAAL	925	684	719	785	1065	1753	2344	2043	1655	1572	1376	

Aangezien een aantal taxibedrijven geregistreerd is buiten de gemeente Amsterdam, maar wel naar verwachting veelvuldig werkzaam zijn in de stad, zijn onderstaande tabellen van belang. Door de omliggende gemeenten erbij te nemen, kan een beter beeld verkregen worden van het aantal taxibedrijven en het aantal werkzame personen dat vrijwel direct met de stad Amsterdam van doen heeft.

Aantal taxibedrijven (met mensen die minstens 12 uur per week werken), 1/1/2007, bron: O+S							
	Amstelveen	Amsterdam	Diemen	Landsmeer	Oostzaan	Ouder Amstel	Totaal
1 werkzame persoon	41	989	49	16	16	77	1188
2-4 werkzame personen	14	212	2	1	2	4	235
5-9 werkzame personen	1	22		2	1		26
10-19 werkzame personen		6					6
20 -49 werkzame personen		4					4
50-99 werkzame personen	2						2
100-199 werkzame personen		2					2
200-499 werkzame personen		1					1
Totaal	58	1236	51	19	19	81	1464

Aantal werkzame personen bij taxibedrijven (mensen die min. 12 uur p.w. werken), 1 /1/2007, bron: O+S							
	Amstelveen	Amsterdam	Diemen	Landsmeer	Oostzaan	Ouder Amstel	Totaal
1 werkzame persoon	41	989	49	16	16	77	1188
2-4 werkzame personen	32	503	4	2	6	9	556
5-9 werkzame personen	9	136	.	12	6	.	163
10-19 werkzame personen	.	81	.	.	.	.	81
20 -49 werkzame personen	.	109	.	.	.	.	109
50-99 werkzame personen	120	.	.	.	.	.	120
100-199 werkzame personen	.	294	.	.	.	.	294
200-499 werkzame personen	.	233	.	.	.	.	233
Totaal	202	2345	53	30	28	86	2744

NB1: Tot slot zijn er 160 mensen (118 in Amsterdam) die bij deze bedrijven 12 uur of minder per week werken.
NB2: En er zijn 59 taxibedrijven (waarvan 50 in Amsterdam), die 12 uur of minder per week werken.

Bijlage 2. Checklist Amsterdamtaxi in Taxihuis

De adviseur van het Taxihuis doet de eerste check bij de chauffeur op basis van de volgende punten. Hij adviseert vervolgens of voorzetting van het traject door de chauffeur verstandig is.

- tram/busbaanontheffing: is het denkbaar dat de chauffeur gemakkelijk slaagt voor het CCV-examen of heeft de chauffeur de ontheffing reeds in zijn bezit?

- papieren en diploma's: beschikt de chauffeur over de juiste papieren, zoals het vakdiploma, rijbewijs en chauffeurspas?
- stratenkennis en kennis van de stad Amsterdam: beschikt de chauffeur reeds over stratenkennis en kennis van Amsterdam (hotels en toeristische attracties) om zijn klant goed van dienst te kunnen zijn? Zo niet, is het te verwachten dat hij een en ander snel eigen maakt?
- taalbeheersing Nederlands en basiskennis Engels: beheerst de chauffeur de Nederlandse taal goed en kan hij op een basisniveau uit de voeten in het engels?
- kortste route kennis: is de chauffeur hiermee bekend?
- staat van het voertuig: ziet het voertuig er netjes en toegankelijk uit?
- 'wie het eerste komt, wie het eerst maalt': medewerkers van het Taxihuis kijken naar het inschrijvingsnummer van de chauffeur. Zij maken de chauffeur erop attent dat alleen de eerst 1.800 Amsterdamtaxi's in aanmerking komen voor gemeentelijke subsidie.

Bijlage 3. Communicatie met de volgende brancheorganisaties

1. MKB Amsterdam
2. Vereniging Amsterdam City
3. VNO/NCW Noord Holland
4. ATCB
5. Koninklijk Horeca Nederland
6. Kamer van Koophandel
7. Oram
8. VAZO (vereniging Amsterdamse ondernemers Zuid-Oost)

Bijlage 4. Communicatie met de volgende culturele koepelorganisaties

- het Amsterdams Theateroverleg
- het Amsterdams Museumoverleg