Nummer BD2010-003633
Dienst dienst ivv

Gemeente Amsterdam
Staf Taxi

Agendapunt 8, 12 juli 2010

STAF

Wethouder **E. Wiebes**

Onderwerp

Stand van zaken taxi en nieuwe taxiwet

Gevraagde beslissing

Kennisnemen van de stand van zaken van:
1. De introductie van de boordcomputer
2. Het opzetten van een landelijk klachtenmeldpunt
3. Het invoeren van de dubbeltariefstructuur
4. De mogelijkheid tot schorsing van de chauffeurspas
5. De nieuwe taxiwet

Akkoord gaan met:
1. Het oprichten van een integrale werkgroep voor de verdere voorbereiding van de nieuwe taxiwet, bestaande uit DIVV, OOV, DST politie en OM.
2. Het onderzoeken van de mogelijkheid vooruitlopend op het landelijk klachtenmeldpunt een gemeentelijk klachtenmeldpunt.
3. Het voorbereiden van een programma van eisen voor een op te zetten gemeentelijke database, met daarin alle relevante informatie (nog vast te stellen wat dat precies is) die de gemeente nodig heeft voor de toezichthoudende rol.

Korte toelichting / samenvatting

De wijziging van de taxiwet is onderdeel van een totaalprogramma, waaraan het ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt. De belangrijkste onderdelen zijn:
1. Introductie van de boordcomputer taxi
2. Het instellen van een werkend landelijk klachtenmeldpunt
3. Het (her)invoeren van de dubbeltariefstructuur
4. Mogelijkheid tot het schorsen van een chauffeurspas
5. Aanvullende bevoegdheden voor gemeenten in nieuwe taxiwet

Ad 1
De boordcomputer Taxi is een systeem dat alle ritten van een taxi registreert. Voor zowel de taxichauffeur (niet meer invullen van rittenstaten), de Inspectie V&W (minder fraude, makkelijkere controle), als de klant (automatische print van de rit) is dit een verbetering. De boordcomputer wordt binnen twee jaar na introductie verplicht in alle taxi's. Naar verwachting kan vanaf najaar 2011 de boordcomputer geleverd worden. De boordcomputer zal dan vanaf eind 2013/begin 2014 in alle taxi's aanwezig zijn.

Ad 2
Er bestaat een landelijk klachtenmeldpunt dat ondergebracht is bij de Inspectie V&W. Dit meldpunt stuurt de binnenkomende klacht door aan de ondernemer, indien deze bekend is. Het meldpunt gaat vervolgens niet actief achter de klacht aan. Als de klant niet tevreden is over de klachtafhandeling, dan kan het als geschil worden opgevoerd

bij de geschillencommissie waarbij de ondernemer is aangesloten. Gebleken is echter dat niet alle ondernemers bij een geschillencommissie zijn aangesloten (dit is wel verplicht).

KNV werkt aan een nieuwe klachtenprocedure. Het voorstel gaat uit van de huidige systematiek maar met meer opvolging. Het klachtenmeldpunt informeert niet alleen de ondernemer maar ook de gemeente en de Inspectie V&W en verwijst zo nodig door naar de politie. Bovendien wordt de mogelijkheid geboden om een regionale/lokale klachtencommissie op te zetten, die de klachten inhoudelijk behandelt.

Het voorstel van KNV komt voorlopig niet van de grond, omdat het ministerie de benodigde 100.000 euro op jaarbasis niet wil betalen. Het ministerie onderzoekt op dit moment of het klachtenmeldpunt ondergebracht kan worden bij het OV-loket. Een aantal gemeenten, waaronder Rotterdam en Eindhoven, werkt vooruitlopend daarop al aan een eigen lokaal klachtenmeldpunt. Voorstel is ook voor Amsterdam te onderzoeken of dit meerwaarde heeft en of de kosten hiervan niet te hoog oplopen.

Ad 3
De huidige tariefstructuur bestaat uit een starttarief en een tarief per kilometer. Met name in de spits kan dit leiden tot problemen voor chauffeurs die in de file staan. De kosten lopen door maar de inkomsten staan stil. Het ministerie onderzoekt daarom de mogelijkheden van een dubbeltarief. Dit tarief gaat niet alleen uit van afstand maar ook van tijd. Dit moet voor de consument kostenneutraal zijn. Er ligt momenteel een voorstel, dat door een onafhankelijke partij wordt getoetst. Wanneer het dubbeltariefsysteem ingevoerd wordt, is nog onduidelijk. Besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.

Ad 4
Per 1 juli 2010 kan IVW bij ernstige vermoedens van een zwaar misdrijf (op basis van informatie van o.a. politie/OM) over gaan tot schorsing van de chauffeurspas. Er hoeft dus niet meer gewacht te worden op het opnieuw aanvragen van een Verklaring omtrent het gedrag. De verwachting van IVW is dat er niet vaak overgegaan hoeft te worden tot schorsing.

Ad 5
De Raad van State heeft onlangs advies uitgebracht over de nieuwe taxiwet. Alhoewel dit een stevig advies was, is de essentie van de wet overeind gebleven. Wijzigingen zitten met name in de toelichting en in de reikwijdte van de wet (voorlopig mogelijk alleen G4).

De nieuwe taxiwet kent een aantal belangrijke aanpassingen:
- Gemeenten kunnen van chauffeurs eisen dat zij zich aansluiten in een georganiseerd verband (een groep).
- Gemeenten kunnen extra eisen stellen aan chauffeurs in de eigen gemeente; deze eisen moeten betrekking hebben op de kwaliteit van het taxivervoer.
- Er wordt een publiekrechtelijke vervoerplicht ingesteld voor taxi’s op een standplaats, te handhaven door de gemeente.

De bestaande rijksbevoegdheden blijven daarnaast bestaan. In bijlage 1 is opgenomen welke bevoegdheden straks bij welke overheidslaag liggen.

Gemeenten kunnen niet alleen eisen vooraf aan groepen en chauffeurs stellen maar er kunnen ook voorschriften worden verbonden aan de vergunning. Als de partijen zich niet houden aan deze voorschriften, kan tegen de chauffeur of groep worden opgetreden. Ook deze voorschriften dienen ter verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer. In bijlage 2 is opgenomen welke eisen en voorschriften op dit moment in het overleg met het ministerie van V&W zijn ingebracht.

Systematiek
De groepsvorming kent drie belangrijke achtergronden:
1. Reputatiemechanisme: groepen worden herkenbaar en daardoor onderscheidend voor de consument. Dit draagt bij aan het opbouwen van een imago.
2. Intern toezicht: groepen worden zelf verantwoordelijk voor het gedrag van de aangesloten chauffeurs. Doet de groep dit niet goed, dan kan de gemeente optreden tegen de groep.
3. Orde in de markt: de anonimiteit verdwijnt, er komt een beperkt aantal groepen elk met één aanspreekpunt.

Het tweede punt (intern toezicht) is van belang voor de rol die de gemeente speelt in het toezicht en de handhaving. De gemeente stelt eisen en laat de uitvoering vervolgens grotendeels aan de groep. Dit kan echter niet zonder een stok achter de deur. Er zijn daarom drie voorwaarden aan verbonden:
1. Een onafhankelijke derde partij toetst de groep (in opdracht van de groep) aan de eisen van de gemeente bij de aanvraag van de vergunning.
2. Jaarlijks stuurt de groep een rapportage met daarin een overzicht van het aantal incidenten, klachten en de manier van opvolging. Deze rapportage moet goedgekeurd zijn door een onafhankelijke derde (in opdracht van de groep), conform de eisen van de gemeente.
3. Alle misdragingen die toezichthouders en handhavers van de gemeente, de politie en IVW constateren, alsmede alle klachten, worden aan de groep doorgezonden en worden gearchiveerd door de gemeente (in een nog op te zetten database). Indien blijkt dat een groep geen opvolging geeft aan de melding, wordt opgetreden tegen de groep.

Ad 1
Voor deze systematiek stelt de gemeente een lijst met criteria op waaraan de groep en de chauffeurs moeten voldoen. De onafhankelijke geaccrediteerde partij controleert hierop en geeft zijn goedkeuring. Deze goedkeuring is voor de gemeente reden de groepsvergunning goed te keuren. Een alternatief is dat de gemeente zelf alle documentatie vooraf controleert. Dit brengt echter extra administratieve lasten met zich mee. Het idee is juist dat de groep verantwoordelijk is en dat dus ook de lasten hiervan bij de branche terecht komen (de branche betaalt dus zelf de eigen controle).

Ad 2
De gemeente wil zich niet bemoeien met elk incident. Wel is het van belang dat een groep zijn zaakjes op orde heeft. Dit blijkt uit het aantal gerapporteerde incidenten en klachten. Een groep kan voor zichzelf incidenten onder het tapijt vegen maar klachten en overtredingen die door de gemeente, politie en IVW zijn geconstateerd worden allemaal geregistreerd. Hier moet opvolging aan gegeven worden. Indien bij een groep zeer veel klachten/incidenten zijn gemeld, is dat reden om hier extra toezicht

op te houden door de verantwoordelijke partijen (gemeente, politie, IVW). Indien geen opvolging is gegeven aan de klachten en incidenten, dan is dat voor de gemeente reden de groep te straffen.

Ad 3
Het gemeentelijk toezicht is van belang om op te kunnen treden bij verstorende incidenten én om zelf zicht te houden op overtredingen. Alleen als de gemeente over objectieve informatie beschikt, kan de gemeente de (administratief) toezichthoudende taak goed invullen. Dat groepen zelf verantwoordelijk zijn voor het toezicht betekent dus niet dat de gemeente (en de politie!) zelf geen taken meer heeft!

Van belang is tevens dat duidelijk is waarop de groep handhaaft en waarop de gemeente handhaaft. In bijlage 2 is opgenomen waar een chauffeur aan moet voldoen. Dit zijn de basiseisen die een groep moet opnemen in het eigen reglement. Uitgangspunt is dat de groep optreedt bij al deze zaken, conform het nog op te stellen sanctiereglement. Hierin wordt opgenomen hoe een groep *minimaal* moet reageren bij een bepaalde constatering.

Indien een BOA constateert dat een chauffeur de genoemde basiseisen overtreedt, wordt dit in een rapport van bevindingen opgeschreven en wordt het naar de groep gestuurd. De groep moet vervolgens optreden. Om er zeker van te zijn dat de chauffeur daarna ook daadwerkelijk doet wat hij moet doen, kan de BOA een aanwijzing geven. Volgt de chauffeur deze niet op, dan kan de BOA rechtstreeks handhaven richting chauffeur.

Duidelijk moet zijn dat de gemeente een aantal minimale eisen stelt aan de groepen en de chauffeurs. Deze minimale eisen zijn in de ogen van de gemeente nodig om te voldoen aan de basiskwaliteit van taxivervoer. Alle andere zaken die groepen nog willen opnemen, kunnen aanvullend opgenomen worden. De gemeente zal hier zelf ook niet op toezien. Dit is volledig aan de groep zelf.

> VOORBEELD
> Een chauffeur weigert een rit op de standplaats. Een BOA constateert dit en stelt een rapport van bevindingen op. De chauffeur wordt tevens gemaand van de standplaats weg te rijden (gebeurt dit niet, dan krijgt de chauffeur een last onder dwangsom opgelegd). Het RvB stuurt de BOA naar DIVV, die het vervolgens aan de groep zendt. De groep heeft vervolgens als taak de Taxxxipas van de chauffeur twee maanden in te trekken. Ziet de BOA dezelfde chauffeur nogmaals op de standplaats met een Taxxxipas, dan heeft de groep onvoldoende opgetreden, waar een melding van moet worden gemaakt. Gebeurt dit vaker, dan zal de groep uiteindelijk verwijderd kunnen worden. Komt de chauffeur zonder Taxxxipas, dan treedt de BOA direct op met een last onder dwangsom.

Aandachtspunten
Met het ministerie van V&W is ambtelijk overleg over de implementatie van de nieuwe wet. Onderwerp is het opstellen van een gemeentelijke modelverordening, die de precieze invulling van de wet schetst. Inmiddels is de gemeentelijke verordening een paar keer besproken en de in bijlage 2 opgenomen regels en voorschriften passen volgens het ministerie in de structuur van de wet. De komende maanden wordt een aantal aandachtspunten verder uitgezocht:

- Uitwisseling van gegevens: het is van belang dat politie, IVW en gemeente (Stadstoezicht) elkaar op de hoogte brengen van de verschillende overtredingen die begaan zijn en klachten die zijn ingediend. Alleen door objectieve informatie kan de gemeente haar toezichthoudende taak invullen. Hiervoor moet op korte termijn een programma van eisen worden ontwikkeld.
- Privacy: in relatie tot het vorige punt zal bekeken moeten worden hoe dit past in de privacywetgeving.
- Administratieve lasten: het ministerie van V&W heeft een schatting gedaan van de kosten per groep als groepsvorming verplicht wordt. Dit indicatieve bedrag is € 11.490 op jaarbasis per groep. Hierbij is geen rekening gehouden met de opstartkosten. Dit zal verder in overleg met de branche besproken moeten worden.
- Organisatie: de gemeentelijke organisatie zal zo ingericht moeten worden dat de nieuwe wet goed uitgevoerd kan worden. Uitgangspunt is hierbij de één-loket-gedachte.
- Communicatie: het ministerie, KNV en de gemeente Enschede doen een voorzet voor een communicatiestrategie en een ‘tool-kit’ voor de nieuw op te richten groepen.

<u>Vervolgstappen</u>
Eind september zal de Tweede Kamer spreken over het wetsvoorstel. Eerst zal de Tweede Kamer feitelijke schriftelijke vragen mogen stellen over de wet. Daarna wordt de wet in de Tweede en Eerste Kamer behandeld.

Naar aanleiding van het laatste ambtelijk overleg met het ministerie is naar voren gekomen dat de wensen van de G4 in de wet zitten ingebakken. Wel werd geadviseerd deze zaken onder te laten brengen in de ‘parlementaire geschiedenis’. Dit kan gedaan worden door Kamerleden en het kabinet expliciet te bevragen over deze punten. Samen met de G4-partners (en Enschede en Eindhoven) wordt daarom een reactie voorbereid op de huidige wetsteksten. Daarnaast zal met de lobbyiste van de gemeente Amsterdam bekeken worden op welke wijze de Kamerleden benaderd kunnen worden, zodat de wet zoveel mogelijk past binnen de wensen van de G4.

Stukken

Meegezonden stukken

1. Bijlage 1: bevoegdheden
2. Bijlage 2: eisen en voorschriften
3. Bijlage 3: administratieve lasten (bron: memorie van toelichting)

Verdere procedurestappen met data

Ander overleg: n.v.t.

Publiciteit / communicatie

n.v.t.

Wijze van voorbereiding

Afstemming met andere dienst	n.v.t.
Resultaat overleg met directie/bestuursdienst	n.v.t.
Ander overleg	n.v.t.

Productinformatie

Opdracht verleend	n.v.t.
Financiering/budget	n.v.t.
T jd	n.v.t.
Kwaliteit	n.v.t.

Beslissing

Behandelend ambtenaar

dienst ivv, 10.2, e Wob