Datum: 28-9-2009
Versie: 6 (verstuurd tbv overleg Min V&W/G4 dd 30-9-2009)

Uitgangspuntennotitie: een gezonde taximarkt

Nieuwe wetgeving
Op dit moment wordt door het Rijk gewerkt aan nieuwe wetgeving voor de taximarkt. Uiteindelijk moet deze nieuwe wetgeving gemeenten meer bevoegdheden geven kwaliteitseisen te stellen aan taxi's en daarop ook toe te zien. Eindbeeld voor de gemeente Amsterdam is dat er uiteindelijk een taximarkt is die voldoet aan de wensen van de gebruikers (bewoners/zakelijk/toeristen) en die een visitekaartje is voor de stad. Het taxivervoer is daarmee een volwaardig onderdeel van het verkeerssysteem in de stad. De gemeente heeft voldoende bevoegdheden om dit eindbeeld waar te maken en de markt te structureren.

De nieuwe wetgeving komt neer op een aanpassing van de Wet Personenvervoer 2000. In hoofdlijnen krijgen gemeenten straks de volgende keuzes (huidige stand van zaken):
- algemene kwaliteitseisen stellen aan individuele taxi's
- verplichten van groepsvorming voor (een deel van) de gemeente, gekoppeld aan algemene kwaliteitseisen
- extra kwaliteitseisen voor taxi's op de standplaats
- de mogelijkheid om een maximum te stellen aan het aantal groepen en het aantal chauffeurs in een groep, zowel voor het grondgebied van de gemeente als voor aparte standplaatsen

In principe geldt: eisen die de gemeente stelt, kunnen de gemeentes ook zelf handhaven. Dit memo gaat dieper in op de keuzes die de gemeente Amsterdam heeft en doet een voorstel voor de belangrijkste uitgangspunten voor zowel de markttechnische zaken, handhavingsaspecten en de infrastructuur.

Markttechnische aspecten

De maatregelen die gemeenten kunnen nemen, verschillen in mate van ingrijpen in de taximarkt. In bijlage 1 wordt dit schematisch weergegeven.

Beginwaarden
Er zijn twee belangrijke beginwaarden waar een keuze in gemaakt moet worden:

1. In de conceptwetstekst wordt momenteel de mogelijkheid opgenomen een volumebeleid toe te passen voor standplaatsen of voor een aangewezen gedeelte van de gemeente of voor de gemeente als geheel. Hier zal een uitspraak over gedaan moeten worden.

A. Uitgangspunt
Capaciteitsbeleid kan op verschillende niveaus:
- standplaatsniveau (CS/Leidseplein)
- standplaats + directe omgeving
- uitgaangsgebied
- centrum
- Ring A10
- Gemeente als geheel

Uitgangspunt is dat in eerste instantie capaciteitsbeleid op de standplaats of de omgeving van de standplaats plaatsvindt.

Argumenten voor
- Insteek van de nieuwe wet is dat de markt zichzelf gaat reguleren en dat kwaliteit komt 'bovendrijven'. Het instellen van een quotum is dan een paardenmiddel.
- Het probleem van het aantal taxi's concentreert zich met name op de standplaatsen. Capaciteitsbeleid zou met name daarop gericht moeten zijn.
- Het is momenteel onduidelijk wat het optimum aan taxi's zou moeten zijn. Dit moet uit de praktijk blijken.
- Indien er een vorm van een wachtlijst ontstaat, wordt toestemming om op de Amsterdamse markt te rijden erg gewild. Dit zorgt voor meer chauffeurs die zoeken naar mazen in de wet.

Argumenten tegen
- Een van de grootste problemen is het aantal taxi's. Met een quotum wordt dit probleem in één klap de nek omgedraaid.
- Capaciteitsbeleid op de standplaatsen zorgt voor 'rondzwervende' taxi's die een graantje willen meepikken.

2. De vraag of de gemeente overgaat tot groepsvorming en voor welk gebied dit moet gelden.

B. Uitgangspunt
De gemeente kiest ervoor de kwaliteitseisen via **groepsvorming** te reguleren, in ieder geval voor het centrum (met de uitgaansgebieden). Daarbuiten kunnen algemene kwaliteitseisen gelden (alleen de huidige landelijke of aanvullende Amsterdamse). Voor de standplaatsen CS en Leidseplein zullen daarbovenop extra kwaliteitseisen gelden.

Argumenten voor
- Groep controleert zichzelf via door gemeente goedgekeurd sanctiebeleid, waardoor handhavingskosten gemeente lager zijn.
- Individuele taxichauffeurs zijn moeilijker te controleren, omdat een intern mechanisme ontbreekt. Kosten voor handhaving/toezicht en administratieve lasten zijn daardoor hoger.

Argumenten tegen
- Groepseis zorgt voor administratieve lasten chauffeurs, omdat er een organisatievorm moet worden opgetuigd.
- Op taxistandplaatsen zal een vorm van handhaving/toezicht nodig blijven om voertuigen die niet voldoen aan de eisen te weren.

Groepen
De gemeente stelt als voorwaarde voor toetreding op (het grootste deel van) de opstapmarkt dat taxi's zich moeten verenigen in een groep. De groep moet voldoen aan een aantal eisen op de volgende aspecten:
- Groepsvorm, inclusief systematiek van interne handhaving en onafhankelijk toezicht
- Chauffeurs, door de gemeente voorgelegd examen over o.a. stratenkennis
- Voertuigen, door de gemeente gestelde eisen aan voertuigen en herkenbaarheid

C. Uitgangspunt
De **grootte van de groep** zal minimaal 100 chauffeurs moeten zijn (er wordt gereguleerd op chauffeurs en niet op auto's, omdat chauffeurs aanspreekbaar zijn)

Argumenten voor
- Hoe groter de groepen, hoe minder groepen er maximaal in Amsterdam zullen rijden, wat het overzicht voor klant en gemeente verbetert (bij uiteindelijk maximaal 2.500 chauffeurs blijven er maximaal 25 tot 50 groepen over).
- Een grotere groep zorgt voor minder overheadkosten bij de individuele chauffeurs.
- Momenteel is een van de problemen dat er te veel taxi's in de stad rijden. Een hogere toetredingsdrempel aan het begin van de nieuwe marktordening zorgt er wellicht voor dat dit probleem vermindert.

Argumenten tegen
- Hoe groter de groep, hoe hoger de drempel voor nieuwe toetreders wordt (die mogelijk nieuwe creatieve concepten met zich meebrengen).

Openstaande vragen
De kosten voor het opzetten van een groep zijn hoog. Daarbij komen de aanvullende kwaliteitseisen. Het mogelijk versleutelen van de handhavingskosten in de groepsvergunning komt hier nog overheen. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij het 'verkopen' van het nieuwe beleid.

Vereisten
Om dit systeem voldoende te laten werken zijn er in de eerste plaats twee fases te onderscheiden: de ontwikkelingsfase en de stabiele fase (eindfase). Per fase zijn er verschillende eisen waaraan moet worden voldaan om de hierboven beschreven systematiek voldoende zelfregulerend te laten zijn.

Ontwikkelingsfase
Fasering: hoe omgaan met eerste periode na nieuwe wet, mogelijkheden voor directere handhaving, lik-op-stuk bij excessen enz.

Stabiele fase
In de stabiele fase is sprake van een situatie met een aantal grote en een handvol kleinere taxigroepen, die zichzelf reguleren. De belangrijkste vereisten voor het behouden van de stabiele situatie zijn:

- Onafhankelijke klachtenafhandeling (goedgekeurd door gemeente), inclusief rapportage.
- Onafhankelijke sanctiecommissie (goedgekeurd door gemeente), inclusief rapportage.
- Periodieke controle op klachtenafhandeling en sancties door onafhankelijk (geaccrediteerd) bureau, inclusief rapportage.
- Toezicht gemeente op rapportages.
- Duidelijk sanctiereglement: indien meer dan x gegronde klachten of constatering dat klachtenafhandeling/sanctiecommissie onvoldoende is, volgt een sanctie.

Infrastructuur

Aandachtspunt
Indien gekozen wordt voor strengere eisen op de standplaats, zal in ieder geval voor de standplaatsen CS en Leidseplein bekeken worden hoe deze zo ingericht kunnen worden dat dit zo gereguleerd kan worden. Belangrijk aandachtspunt is de manier van bufferen van taxi's die de standplaats op willen.

D. Uitgangspunt
Het aantal te verlenen **tram/busbaanontheffingen** moet beperkt worden om de doorstroom van het openbaar vervoer te garanderen. Bekeken moet nog worden om welke aantallen het dan gaat.

Voordelen

- Openbaar vervoer ondervindt minder hinder.
- Verkeersveiligheid.

Nadelen

- Ook taxi's die zouden voldoen aan de eisen die gesteld worden, komen niet in aanmerking voor een tram/busbaanontheffing.

Handhaving

Toezicht groep
De groep moet een intern reglement van orde opstellen, dat in ieder geval de minimumeisen van de gemeente bevat over o.a. chauffeursgedrag, herkenbaarheid, kennis van zaken en een intern sanctiereglement. Indien een chauffeur zich niet houdt aan de eisen van de groep, dan kan de groep de chauffeur een straf opleggen (geldboete, voorwaardelijke, tijdelijke of definitieve intrekking bevoegdheid). Toezicht op de naleving hiervan vindt plaats door een onafhankelijk bureau, dat door de gemeente goedgekeurd moet zijn. Kosten voor deze vorm van handhaving en toezicht moeten betaald worden door de groep zelf. Constatering van overtredingen is op drie manieren mogelijk:

- klacht door klant of andere 'derde' indienen bij groep (of extern klachtenbureau)
- klacht door collega uit de groep indienen bij groep (of extern klachtenbureau)
- Rapport van Bevindingen door handhaver gemeente

Een klacht wordt door de groep in behandeling genomen. Indien de indiener niet tevreden is over de afhandeling, kan deze naar een geschillencommissie stappen. Uiteindelijk moet bepaald worden of een klacht gegrond is of niet. Indien de klacht gegrond is, kan de groep interne maatregelen nemen tegen de chauffeur in kwestie.

E. Uitgangspunt
De **kosten van alle maatregelen** voor het **interne sanctiebeleid** komen bij de groep te liggen.

Voordelen
- De groepen moeten zelf betalen voor hun interne sanctiebeleid. Indien er veel moet gebeuren, kost ze dit ook meer geld.

Nadelen
- Groepen zijn veel geld kwijt aan investerings- en overheadkosten om dit administratief te regelen.

Toezicht gemeente
De gemeente heeft, indien voor groepsvorming wordt gekozen, handhavingsmogelijkheden richting de groep (dus niet richting individuele chauffeurs). Individuele chauffeurs kunnen wel via een handhaver van de gemeente/politie gerapporteerd worden bij de groep. Voorts blijft het mogelijk op te treden tegen verstoringen van de openbare ruimte. Onzeker is het nog of de gemeente een directere vorm van handhaving kan instellen, indien er extra eisen op de standplaatsen gelden. Ten opzichte van het aanspreken van individuele chauffeurs heeft deze vorm van toezicht als voordeel dat de gemeente moet toezien op het slagen van het interne sanctiebeleid van de groep en niet alle individuele chauffeurs hoeft aan te spreken. Wel kan de gemeente bevindingen over deze chauffeurs bij een groep aanmelden en op deze manier in de gaten houden of het sanctiebeleid werkt.

F. Uitgangspunt
De **kosten van toezicht en handhaving** door de gemeente worden versleuteld in de vergunning voor de groep. Overigens is het onzeker of dit door de nieuwe wet mogelijk wordt. Eventuele andere constructies moeten dan bekeken worden.

Argumenten voor
- Op deze manier betalen de partijen die verantwoordelijk zijn zelf voor de handhaving.
- Indien er dankzij verbeterd toezicht door de groepen zelf minder handhaving nodig is, worden de kosten voor de groepen vanzelf lager.

Argumenten tegen
- Het opzetten van een groep kost veel geld (investering en exploitatie). De kosten voor handhaving komen daar nog eens bij, wat de marges voor de chauffeurs verkleint en de kans op toetreding door nieuwe groepen eveneens verkleint.

Handhaving gemeente
De gemeente handhaaft op de groep. De gemeente bepaalt wanneer welke maatregelen genomen moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld bij een vastgesteld aantal gegronde klachten per groep, dan wel per individuele chauffeur. Ook als de groep niet optreedt tegen chauffeurs die zich niet aan de regels houden, zullen maatregelen genomen worden. Maatregelen tegen de groep kunnen zijn: geldboetes, voorwaardelijke intrekking van de vergunning, tijdelijke intrekking van de vergunning of definitieve intrekking van de vergunning.

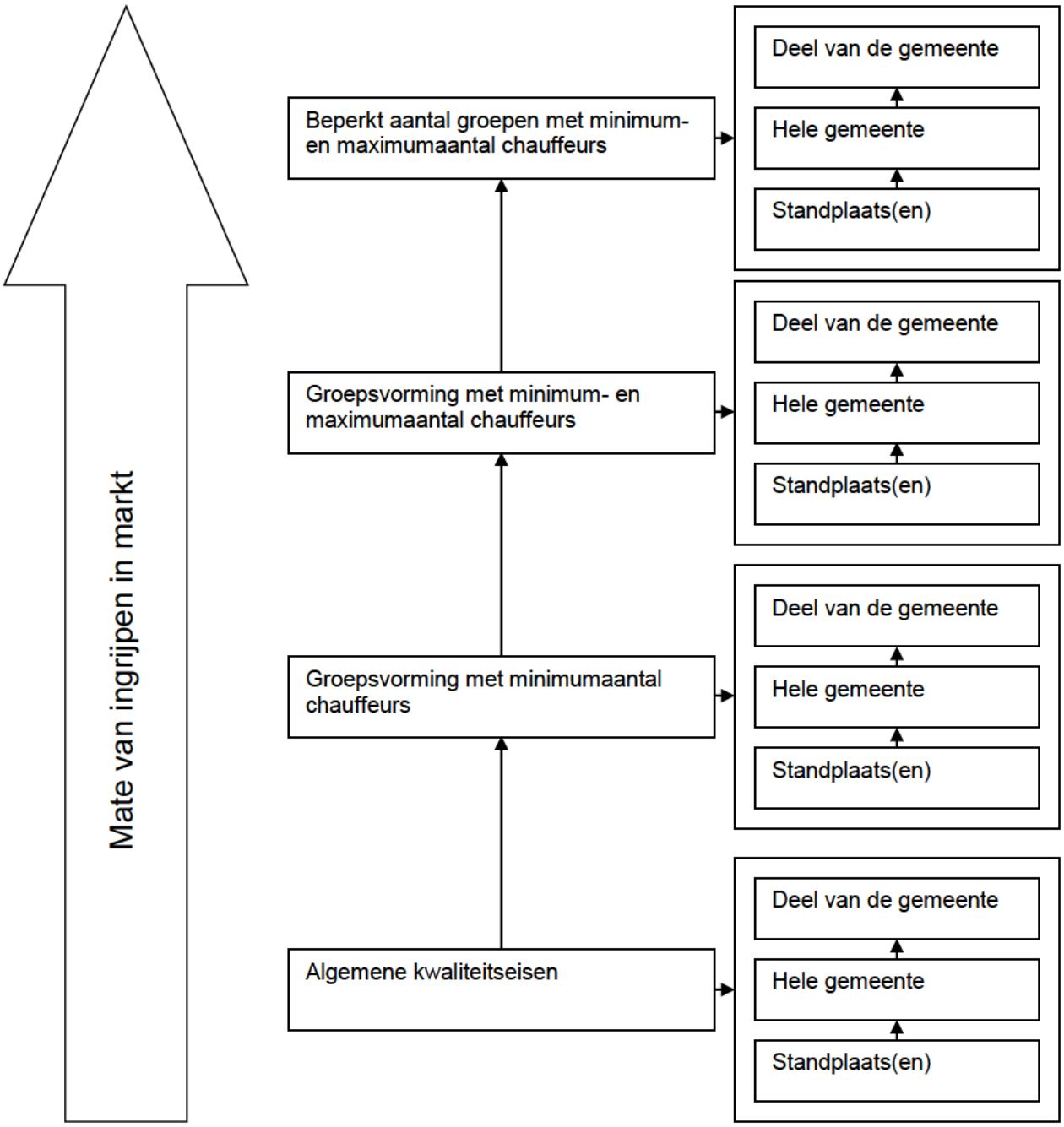
G. Uitgangspunt
Sancties worden pas opgelegd indien een groep aantoonbaar niet voldoet aan de opgelegde eisen over interne regulering en ook na een of twee waarschuwingen geen verbeteringen heeft doorgevoerd. Ook herhaaldelijke overtredingen van individuele chauffeurs kunnen aanleiding zijn de groep een sanctie op te leggen.

Organisatie

Welke voorwaarden gelden er voor gemeente? Formatie, databases, afspraken, enz.

Datum: 28-9-2009
Versie: 6 (verstuurd tbv overleg Min V&W/G4 dd 30-9-2009)

Bijlage 1 Nieuwe wet schematisch weergegeven



Datum: 28-9-2009
Versie: 6 (verstuurd tbv overleg Min V&W/G4 dd 30-9-2009)

Bijlage 2 Mogelijke keuzes

Onderstaande tabel maakt inzichtelijk welke openstaande keuzes er qua *inhoud* nog openstaan voor de marktordening. Dit zegt nog niets over de *organisatorische* aspecten van de nieuwe marktordening. Er is een onderscheid gemaakt in algemene zaken (welk gebied, welke standplaatsen), groepszaken (welke eisen aan de groep) en chauffeurszaken (welke eisen gelden er voor chauffeurs die bij een groep willen horen). De tabel geeft de *mogelijke* keuzes aan en dus niet zozeer het eindbeeld. De tabel is daarom ook niet uitputtend.

Eisen	Mogelijke keuze	Toelichting
Algemeen		
Gebied met groepsvorming	*Hele grondgebied Amsterdam, Ring A10, centrumgebied*	
Standplaatsen	*Strengere eisen op standplaats, dan wel concessiemodel, in ieder geval:"* • *CS* • *Leidseplein*	Onzeker of nieuwe wet hier mogelijkheden voor geeft. Indien dit mogelijk wordt, eventueel in combinatie met aanbesteding. Mogelijk directere handhaving (indien x overtredingen groepslid, volgt een sanctie)
Groep		
Grootte	*100*	
Groepsvorm	*Vereniging, stichting, NV, BV, chauffeurs in loondienst, ZZP'er*	Op dit moment zijn de consequenties onvoldoende duidelijk om hier al een keuze in voor te stellen.
Bereikbaarheid	*Postadres, één aanspreekpunt, 24/7 bereikbaar*	
Registratie	• *Verplichte registratie van alle aangesloten chauffeurs (naam, voertuignr, documentnr., ontvangen klachten)* • *Verplichte registratie ingetrokken groepslidmaatschappen in een centrale database, toegankelijk voor alle groepen in de stad*	
Klachtenafhandeling (proces)	*Onafhankelijke partij die klachtenafhandeling afhandelt of in ieder geval toezicht houdt op de klachtenafhandeling.*	
Klachtenafhandeling (inhoud)	*In ieder geval vastleggen: naam, adres, telefoonnummer van indiener; datum, locatie, tijd van klacht; naam of beschrijving van persoon waar klacht over gaat; details van de klacht.*	
Informatie (overheid)	*Periodiek overzicht naar gemeente over wijzigingen intern reglement, registratie, klachtenafhandeling.*	
Informatie (klant)	*In voertuig minimaal informatie zichtbaar over:* • *Naam* • *Voertuignr.* • *Lidnr (daklichtnr.).* • *Groep*	

	• *Klachtennummer*	
Sanctie individueel (proces)	*Onafhankelijke partij die sancties afhandelt of in ieder geval toezicht houdt op de afhandeling van de sanctie.*	
Sanctie individueel (inhoud)	*Afhankelijk van aard van de overtreding een van de onderstaande sancties:* • *geldboete* • *voorwaardelijke intrekking groepslidmaatschap* • *tijdelijke intrekking groepslidmaatschap* • *definitieve intrekking groepslidmaatschap*	
Sanctie groep (inhoud)	*Onafhankelijk van grootte groep:* • *indien niet voldaan aan registratie* • *indien niet voldaan aan onafhankelijke klachtenafhandeling* • *indien niet voldaan aan onafhankelijk sanctietoezicht* • *indien x-maal niet bereikbaar* *Afhankelijk van grootte groep:* • *aantal gegronde klachten* • *aantal constateringen door BOA/politie problemen openbare orde* • *aantal constateringen onvoldoende informatie op/in voertuig* • *aantal overtredingen tram/busbaan* • *MOGELIJK aantal constateringen van misdragingen op standplaats (niet opvolgen aanwijzingen bevoegd gezag, voordringen, intimidatie enz.)* *Sanctie:* • *geldboete* • *voorwaardelijke intrekking vergunning* • *tijdelijk intrekking vergunning* • *definitieve intrekking vergunning*	
Chauffeur		
Kennis	• *Stratenkennis* • *Kennis lokale OV* • *Kennis lokale bestemmingen* • *Tram/busbaanontheffing*	Te regelen via gemeentelijk examen (uitbesteden aan bv CBR/CCV)
Representativiteit	• *Kledingvoorschriften* • *Geen privé telefoongesprekken, zakelijk kort en bondig* • *Niet roken, geen alcohol*	
Gedrag	• *Volgt aanwijzingen bevoegd gezag op*	

	• *Volgt aanwijzingen groepsleiding op* • *Niet weigeren van ritten, bagage, dieren e.d.* • *Niet omrijden, indien nodig: klant op de hoogte stellen* • *Tijdens werktijd geen andere personen laten rijden in voertuig* • *Ritprijs op basis van taxameter, dan wel overeenkomstig afspraak passagier* • *Overhandigt op verzoek passagier een bon met ritgegevens en prijs*	
Standplaats	• *Volgt aanwijzingen op standplaats van bevoegd gezag op* • *Dringt niet voor* • *Blijft binnen twee meter van het voertuig* • *enz*	
Voertuig		
Leeftijd	• *Niet ouder dan zes jaar (tenzij ontheffing)*	
Milieu	• *Roetfilter, indien diesel* • *Euro 4?*	
Daklicht	• *Door gemeente goedgekeurd* • *Door alle chauffeurs van groep toegepast* • *Zichtbaar en leesbaar van alle kanten* • *Herkenbaar en onderscheidend (gemeente is bevoegd daklicht af te keuren)* • *Twee cijfers, twee letters* • *Bevat naam van de groep* • *Gedeponeerd bij daarvoor bevoegde organisatie*	
Informatie	*Informatie in auto over:* • *Chauffeur* • *Groep* • *Klachtennummer*	

Datum: 28-9-2009
Versie: 6 (verstuurd tbv overleg Min V&W/G4 dd 30-9-2009)

Bijlage 3 Groepsvorming schematisch weergegeven

