Nummer BD2009-007846
Dienst dienst ivv

Gemeente Amsterdam
Burgemeester en wethouders

B&W

Agendapunt, 3 november 2009

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

Kabinet

Onderwerp

Voortgangsrapportage Naar een Gezonde Taximarkt

Gevraagde beslissing

Akkoord gaan met

1. bijgaande flap voor de commissie VV, waarin de Voortgangsrapportage “Naar een gezonde taximarkt” wordt aangeboden, met als belangrijkste punten:

Hoofdstuk 2

a. De resultaten van de acties zoals benoemd in de rapportage Naar een Gezonde Taximarkt van mei 2009
b. De evaluatie van de kwaliteitsstandplaats CS
c. De inrichting van de taxistandplaats CS op korte en lange termijn

Hoofdstuk 3

d. De maatregelen op taxistandplaats Leidseplein
e. De verdere planning van de inrichting taxistandplaats Leidseplein
f. De kosten voor de inhuur van handhaving en toezicht op CS en Leidseplein

Hoofdstuk 4

g. Het onder de loep nemen van de voorschriften op de tram/busbaanontheffing, mogelijk in combinatie met een ‘hufteraanpak’ (systematische verkeersovertreders)
h. Het limiteren van het aantal uit te geven belanghebbendenvergunningen op de taxistandplaats CS
i. De faciliterende rol van de gemeente bij het maken van afspraken tussen bedrijven en taxiondernemingen
j. Het actief stimuleren van groepsvorming, vooruitlopend op de nieuwe wet

Hoofdstuk 5

k. De structuur van de nieuwe taxiwetgeving en de afwegingen die daarin nog door de gemeente moeten worden gemaakt

2. het vooralsnog niet doorvoeren van het concept ‘kwaliteitstaxi’ op andere standplaatsen dan standplaats CS, vanwege de geconstateerde uitvoeringsproblemen in de handhaving.
3. De volgende conclusies uit het rapport evaluatie Kwaliteitstaxi Amsterdam CS:
   a. De doelstellingen van de maatregel Kwaliteitstaxi zijn niet gerealiseerd
   b. De fysieke indeling van de taxistandplaats en de omgeving zijn niet optimaal
   c. De maatregel Kwaliteitstaxi is een juridisch en organisatorisch lastig uitvoerbare maatregel
   d. Bij de uitvoering van de maatregel Kwaliteitstaxi ontbreekt een heldere organisatie
   e. De informatiehuishouding is gebrekkig
   f. Knelpunten bij de handhaving
4. De aanbevelingen uit het rapport evaluatie Kwaliteitstaxi Amsterdam CS
   a. Benoem een taxiregisseur en informatiebeheerder
   b. Instellen van een operationeel en strategisch overleg

c. Informatie-uitwisseling en –beheer
d. Verbeteren van de manier waarop handhaving wordt uitgevoerd
e. Voorstellen voor fysieke aanpassingen huidige standplaats
f. Voorstellen voor de toekomstige locatie van de standplaats

5. Het opheffen van de status ‘kabinet’ van dit stuk op 11 november 2009 ten behoeve van de bespreking in de commissie VV.

Korte historie en bestuurlijke context

In maart 2008 is op de taxistandplaats CS het regime van de kwaliteitstaxi ingevoerd. Chauffeurs moeten in het bezit zijn van een belanghebbendenvergunning om op deze standplaats te komen. Aan het verkrijgen van de belanghebbendenvergunning is een aantal voorwaarden en voorschriften verbonden. De gemeente handhaaft hierop. Aanvankelijk werkte dit nieuwe systeem goed. Er waren duidelijk minder problemen op de standplaats. Na de zomer van 2009 groeiden namen de problemen van intimidatie, het weigeren van korte ritten en het oplichten van klanten echter weer toe. Om deze problemen het hoofd te bieden, stelde het college op 13 mei 2009 het rapport “Naar een Gezonde Taximarkt” vast, waarin aanscherpingen van de voorschriften en het handhavingsbeleid op de taxistandplaats zijn opgenomen. Per 1 juli 2009 zijn deze aanscherpingen ingegaan.

Naar aanleiding van de dodelijke vechtpartij op het Leidseplein op 5 juli 2009 is ook op het Leidseplein inmiddels een vorm van toezicht gekomen. Tijdens een spoeddebat op 9 juli 2009 heeft de wethouder toegezegd een voortgangsrapportage op te stellen voor de commissie VV, met daarin de stand van zaken van de verschillende ontwikkelingen op het taxidossier: standplaats CS, standplaats Leidseplein, mogelijk aanvullende maatregelen en de stand van zaken rond de nieuwe wetgeving. Op 23 september 2009 heeft de wethouder tevens toegezegd de mogelijke problematiek in andere delen van de stad in deze rapportage op te nemen.

Inhoudelijke onderbouwing gevraagde beslissing

1. Voortgangsrapportage

De voortgangsrapportage schetst een beeld van de belangrijkste ontwikkelingen in het taxidossier van de afgelopen maanden. Ook is een doorkijk naar de komende maanden (korte termijn) en de periode daarna (lange termijn) opgenomen.

De voortgangsrapportage laat zien wat de problemen zijn waarmee de klant en de gemeente te maken hebben. De klant wordt geconfronteerd met slechte dienstverlening en intimiderend gedrag. De gemeente heeft binnen de taxiwet geen bevoegdheden om dit aan te pakken. Daarom is door de gemeente gezocht naar instrumenten waar dat wel mee kan. Met een systeem van belanghebbendenvergunningen en tram/busbaanontheffingen en geregeld toezicht en handhaving is getracht de situatie onder controle te krijgen. Dit is tot op heden in beperkte mate gelukt, enerzijds doordat het instrumentarium niet optimaal is, anderzijds omdat de organisatie en uitvoering van het systeem onvoldoende functioneert. Geconstateerd is dat met het stroomlijnen van organisatie en uitvoering nog een verbeteringsslag is door te voeren. Onder andere het tekenen van een samenwerkingsovereenkomst tussen politie, Inspectie Verkeer en Waterstaat en de gemeente moeten hieraan bijdragen. In hoofdstuk 2 en 3 van de voortgangsrapportage wordt hier dieper op ingegaan.

Naast het verbeteren van organisatie en uitvoering wordt constant bekeken of er nog aanvullende maatregelen in het instrumentarium van de gemeente te vinden zijn. Onder andere het aanscherpen van de voorschriften voor de vergunningen en ontheffingen wordt hierbij bekeken. Daarnaast wordt opnieuw onderzocht, na eerdere pogingen, op welke manier samenwerking met de branche kan leiden tot een beter taxiproduct. Ook het actief stimuleren van slimme afspraken tussen bedrijfsleven en taxiondernemingen wordt bekeken.

Het Rijk bereidt inmiddels wetgeving voor, waarin gemeenten meer instrumenten in handen krijgen om het taxivervoer te organiseren. Dit betekent echter niet dat de taximarkt in Amsterdam meteen gezond is. Ook onder deze omstandigheden zal voldoende aandacht uit moeten gaan naar organisatie, uitvoering, handhaving en samenwerking met de branche. Alleen op deze manier is de doelstelling van een grote kwaliteitsslag in het gemeentelijk taxivervoer door te voeren.

De voortgangsrapportage is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. In **hoofdstuk 1** wordt ingegaan op de achtergrond van de problematiek en wordt kort geschetst welke maatregelen in het verleden zijn bedacht. Tevens wordt een korte vooruitblik geschetst. Ook wordt de problematiek van de Amsterdamse taximarkt in een breder kader geplaatst: de problematiek concentreert zich op een aantal taxistandplaatsen en evenementenlocaties, waarbij standplaats CS en Leidseplein het meest in het oog springen.

In **hoofdstuk 2** worden de resultaten van de maatregelen op het Centraal Station behandeld. Daarbij wordt ingezoomd op de effecten van de maatregelen, de evaluatie van de maatregelen in het rapport “Kwaliteitstaxi Amsterdam CS”, de bijbehorende aanbevelingen en de voortgang van de uitvoering van deze aanbevelingen.

A.
Een deel van de aanbevelingen uit het genoemde rapport zijn eerder al verwerkt in de door het college op 13 mei 2009 vastgestelde notitie “Naar een Gezonde Taximarkt”. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

I. Uitgebreide communicatie taxichauffeurs en betrokken instanties
II. Per 1 juni vergrote inzet toezichthouders bij standplaats CS, met twee BOA’s, van 16.00 tot 02.00 uur.
III. Per 1 juni 2009 inzet van gastheer (host) op CS.
IV. Gezamenlijke controleacties door gemeentelijke toezichthouders, politie en Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW).
V. Benoeming gemeentelijke taxiregisseur met als taak de verbetering van de operationele samenwerking tussen uitvoerende partijen.
VI. Directe blokkering toegangspas bij overtreding vergunningvoorschriften.
VII. Uitvoering van mystery guest controles door stichting TX-Keur in opdracht van gemeente. Rapportages gemeentelijke handhavers naar TX-Keur.

B.
Uit de evaluatie van de taxistandplaats komt naar voren dat de doelstelling, een kwaliteitsverbetering van het taxivervoer, niet is gehaald. Uit de aanbevelingen blijkt dat met het verbeteren van de organisatie en uitvoering rond de kwaliteitstaxi nog veel winst te behalen valt. Een groot deel van deze aanbevelingen is inmiddels al doorgevoerd.

C.
Een van de aanbevelingen is het nader bekijken van de inrichting van de standplaats CS. Bekeken zal worden of een portocabin voor de handhavers mogelijk is, alsmede een registratiesysteem bij het uitrijden, het plaatsen van een interactieve zuil met daarop de regels voor het gebruik van een taxi en een vlag ter herkenning van de host op de standplaats.

In **hoofdstuk 3** staan de maatregelen op het Leidseplein centraal.
D.
Naar aanleiding van de dodelijke vechtpartij op 5 juli 2009 is een aantal toezichtsmaatregelen doorgevoerd op het Leidseplein. De belangrijkste zijn:

- Op vrijdag en zaterdag is er tussen 23.00 - 06.00 uur toezicht door beveiligers van een particulier beveiligingsbedrijf.
- De politie is in het kader van de aanpak van uitgaansgeweld actief op het Leidseplein.
- Er is een portocabin geplaatst om de inzet van het beveiligingsbedrijf te ondersteunen, met informatie voor de klant.
- Er is cameratoezicht waarvan de beelden direct worden uitgelezen (in de ruimte waar ook de beelden van de IJtunnel worden uitgelezen).
- Er is maandelijks ‘Handhavingsoverleg Leidseplein’ waarin politie, het beveiligingsbedrijf, OOV en IVW onder leiding van Dienst IVV de onderlinge samenwerking met elkaar afstemt en afspraken maakt over aanpak en inzet
- Op uitgaansavonden is een pleinverbod van kracht.

E.
Op termijn is het de bedoeling dat de standplaats verplaatst gaat worden. Stadsdeel Centrum bereidt een herinrichting van het Leidseplein voor. Het is de bedoeling dat het plein auto- en taxivrij wordt en dat er derhalve ook geen taxistandplaats terug komt. Het streven is om in de Nota van uitgangspunten Leidseplein eind 2009 zal een aantal varianten voor een nieuwe standplaats verder uit te werken.

F.
De kosten voor handhaving en toezicht op CS bedroegen van januari tot september 2009 € 576.807. Voor het Leidseplein waren de kosten van juli tot september 2009 €90.000.

In **hoofdstuk 4** wordt ingegaan op een aantal maatregelen die op korte en middellange termijn genomen kunnen worden.
G.
Bekeken wordt of het mogelijk is de voorschriften van de tram/busbaanontheffing zo aan te passen dat chauffeurs die meermalen een verkeersovertreding begaan, de ontheffing moeten inleveren. Deze zogenaamde ‘hufteraanpak’ moet er voor zorgen dat chauffeurs die het niet zo nauw nemen met de verkeersregels hard aangepakt worden. Belangrijk aandachtspunt is dat dergelijke voorschriften wel samen moeten hangen met het gebruik van de tram/busbaan.

H.
De problematiek op de taxistandplaats CS is onder andere toegenomen door het grote aantal belanghebbendenvergunningen dat is uitgegeven. Aanvankelijk bestond het idee dat dit geen probleem zou zijn, indien de kwaliteitsstandplaats uitgerold zou worden naar Leidseplein. Nu dat laatste voorlopig nog niet gebeurt, is het aantal taxi’s op de standplaats CS hoog. Om op de langere termijn hier wat aan te kunnen doen,

wordt onderzocht of het mogelijk is een plafond op het aantal vergunningen te leggen. Hiervoor zullen onder andere tellingen gedaan moeten worden bij de taxistandplaats.

I.
Vanuit het bedrijfsleven zijn verschillende initiatieven om contractafspraken te maken met taxiondernemingen. Op deze manier verzekeren de bedrijven er zich van dat hun eigen klanten op een goede manier worden vervoerd. De gemeente kan mogelijk faciliterend zijn door de infrastructuur aan te passen.

J.
De nieuwe wetgeving geeft gemeenten onder andere de mogelijkheid van chauffeurs te eisen dat zij groepen vormen. Indien een chauffeur niet bij een dergelijke groep hoort, mag deze niet op het Amsterdamse grondgebied actief zijn. Groepsvorming op zichzelf wordt gezien als een manier om de taximarkt beter te structureren. Groepsvorming kent een aantal voordelen:

- Een groep is, mits duidelijk onderscheidend, niet meer anoniem.
- Groepen kunnen elkaar in de gaten houden en elkaar aanspreken op onregelmatigheden.
- Voor de gemeente is de indeling in groepen makkelijker, omdat er minder spelers op de markt actief zijn. Overleg en aanspreken van partijen is daardoor makkelijker.

Gezien de bovenstaande voordelen is het aan te bevelen nu al te beginnen met het stimuleren van groepsvorming.

Hoofdstuk 5
K.
Gemeenten krijgen onder de nieuwe wet twee algemene bevoegdheden, waaruit een keuze moet worden gemaakt:

1. Verplichten van groepsvorming, indien chauffeurs op (een deel) van de opstapmarkt actief willen zijn.
2. Het stellen van algemene kwaliteitseisen aan chauffeurs die op (een deel) van de opstapmarkt actief willen zijn.

De verplichte groepsvorming is een manier om de taximarkt minder anoniem te maken en de branche zelf meer verantwoordelijkheid op te leggen. Belangrijk punt daarin blijft dat de gemeente kan toezien en kan handhaven op eventuele excessen. Deze stok achter de deur moet blijven. Hierover vindt momenteel overleg plaats met het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De gemeente zal daarnaast moeten bekijken voor welk deel van het grondgebied extra eisen gesteld moeten worden, hoe de groepen ingericht moeten worden en op welke manier de gemeente toezicht houdt op de groepen. Deze zaken zijn momenteel in onderzoek. Hierbij wordt nauw samengewerkt met het Rijk en de G4.

2. Niet doorvoeren kwaliteitstaxistandplaats Leidseplein
Gezien de conclusies uit de evaluatie “Kwaliteitstaxi Amsterdam CS” wordt voorgesteld het concept van de kwaliteitstaxistandplaats niet vooralsnog uit te breiden naar het Leideseplein.

3. Conclusies rapport Kwaliteitstaxi Amsterdam CS
Hieronder worden de conclusies uit evaluatie Kwaliteitstaxi Amsterdam CS weergegeven. Belangrijkste conclusie hieruit is dat Amsterdam geen bevoegdheden

heeft op het taxidossier maar dat via een constructie via de Parkeerverordening alsnog getracht kan worden enige sturing op de taximarkt aan te brengen. De doelstellingen van de maatregel kwaliteitstaxi zijn hiermee echter nog niet gehaald. Dit heeft deels te maken met de omslachtige constructie en deels met de organisatie, aansturing en handhaving. Indien op deze laatste aspecten enkele verbeteringen doorgevoerd kunnen worden, zal de effectiviteit van de maatregel nog kunnen verbeteren.

A. De doelstellingen van de maatregel Kwaliteitstaxi zijn niet gerealiseerd
De doelstelling, een kwaliteitsverbetering op de taxistandplaats CS, is niet gehaald. Dit heeft voor een deel te maken met het feit dat het gros van de individuele chauffeurs zich nog steeds niet verantwoordelijk voelt voor het imago van de branche. De maatregel Kwaliteits-taxi is een ingewikkeld systeem waarbij tien verschillende partijen betrokken zijn met hun eigen belangen en verantwoordelijkheden.
In de opzet, organisatie en uitvoering van de maatregel Kwaliteitstaxi is dan ook nog veel winst te behalen.

B. De fysieke indeling van de taxistandplaats en de omgeving zijn niet optimaal
De ruimte op CS is beperkt. Onderzocht moet worden welke verbeteringen alsnog mogelijk zijn.

C. De maatregel Kwaliteitstaxi is een juridisch en organisatorisch lastig uitvoerbare maatregel
De gekozen constructie om gebruik te maken van een belanghebben-denparkeervergunningensysteem voor de standplaats op het CS blijkt zowel in opzet als uitvoering een lastige constructie maar is gezien de landelijke regelgeving een van de weinige uitvoerbare opties. Gemeenten hebben immers geen bevoegdheden over het taxivervoer.

D + E Bij de uitvoering van de maatregel Kwaliteitstaxi ontbreekt een heldere organisatie en de informatiehuishouding is gebrekkig
Ondanks de beperkte bevoegdheden van de gemeente op het taxisdossier, is er nog wel degelijk winst te behalen. Geconstateerd is dat de organisatie en sturing verbeterd kan worden. Hierdoor wordt het mogelijk de gemaakte afspraken beter uit te voeren, wat de resultaten ten goede komt.

F. Knelpunten bij de handhaving
De uitvoering van de handhaving is niet optimaal. Dit zorgt er voor dat de handhaving onvoldoende effect heeft bij misstanden op de standplaats.

4. Aanbevelingen uit de evaluatie Kwaliteitstaxi Amsterdam CS

A. *Benoem een taxiregisseur en informatiebeheerder*
Met het benoemen van een taxiregisseur moet de maatregel, die voldoende is uitgewerkt, ook goed uitgevoerd kunnen worden. Inmiddels is al opvolging gegeven aan deze aanbeveling. Ook de informatiebeheerder, die er voor zorgt dat alle informatie eenduidig wordt verzameld en geregistreerd, zal op korte termijn worden ingezet.

B. *Instellen van een operationeel en strategisch overleg*
Om de uitvoering te verbeteren, moet een operationeel overleg worden ingesteld. Dit overleg is inmiddels in werking. Ook een strategisch overleg, waarbij informatie over de stand van zaken wordt uitgewisseld en waar eventueel accenten kunnen worden verschoven, is inmiddels opgetuigd.

C. *Informatie-uitwisseling en –beheer*

De betrokken partijen moeten duidelijke afspraken maken waarin de informatie-uitwisseling tussen de partijen wordt vastgelegd. Indien nodig kan een officieel convenant worden opgesteld. Een dergelijk convenant is in sommige gevallen noodzakelijk om te komen tot informatie-uitwisseling, zonder dat dit strijd oplevert met de Wet Persoonsgegevens en de Wet Politiegegevens. Dit convenant is inmiddels getekend in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst tussen politie, gemeente en Inspectie Verkeer en Waterstaat.

D. Verbeteren van de manier waarop handhaving wordt uitgevoerd
Handhaving en toezicht moet uitgebreid worden en er zou meer mystery-guestonderzoek gedaan moeten worden. Inmiddels is de inzet op taxistandplaats CS al uitgebreid en zijn mysteryguestonderzoeken in uitvoering.

E. Voorstellen voor fysieke aanpassingen huidige standplaats
De inrichting van de standplaats is nog niet optimaal. Er wordt momenteel bekeken welke mogelijkheden er zijn om de doorstroom te verbeteren.

F. Voorstellen voor de toekomstige locatie van de standplaats
Onder andere wordt bekeken welke locatie voor de langere termijn een toekomstvaste oplossing is. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de noordzijde van het Centraal Station. Een mogelijkheid aan de noordwestzijde, met buffer, wordt daarvoor de komende periode verder uitgewerkt.

Stukken

Meegezonden stukken: Voortgangsrapportage “Naar een gezonde taximarkt”
Ter inzage gelegde stukken: n.v.t.

Behandeling in de raadscommissie

Raadscommissie voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur, Dienstverlening, Volkshuisvesting en Monumenten op 11 november 2009

Behandeling in de gemeenteraad

n.v.t.

Wijze van voorbereiding

Intern overleg / uitkomst: n.v.t. (stukken worden in de beleidsgroep (tijdelijke vervanging subdriehoek Verkeer tbv taxionderwerpen) besproken op 9 november 2009)

Extern overleg / uitkomst: n.v.t.

Bestuursdienstadvies

Urgentie van de te nemen beslissing

Toelichting

normaal

Financiële paragraaf

Toelichting

De maatregelen zullen worden betaald uit de middelen die het Rijk in 2010 ter beschikking zal stellen (€ 500.000). Daarnaast is in het verdelingsvoorstel voor de begroting 2010 € 1 mio opgenomen als prioriteit voor taxi.

Inspraak (bevolking / personeel)

n.v.t.

Voorlichting en Communicatie

n.v.t.

Beslissing b&w

Behandelend ambtenaar

dienst ivv, 10.2, e Wob

Ondertekening

(Dienst)directeur Directeur Directie Portefeuillehouder

Nummer BD2009-007846
Dienst dienst ivv

Gemeente Amsterdam
Burgemeester en wethouders
Onderbouwing gevraagde beslissing

B&W

Agendapunt, 3 november 2009

Kabinet

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

Onderwerp

Voortgangsrapportage Naar een Gezonde Taximarkt

Argumenten

n.v.t.

Kanttekeningen

n.v.t.

Uitvoering

n.v.t.

Aanvullende communicatie

n.v.t.