Versie: 4
Datum: 14-9-2010

Mail aan VVD (Charlie Aptroot):

Beste Charlie,

Zoals je weet werkt Amsterdam heel hard om de misstanden in de taxibranche aan te pakken. In het afgelopen anderhalf jaar is dat meer en meer in goede samenwerking met het ministerie van Verkeer en waterstaat. En mede vanwege de druk die de Kamer heeft gezet op het proces ligt er nu een nieuwe Wet personenvervoer voor met potentieel veel mogelijkheden om vooruitgang te boeken in de taxibranche. Wel merken wij, in gezamenlijkheid met de G6 (G4, Enschede en Eindhoven) en de branche dat we er nog niet zeker van zijn dat we op punten aan de slag kunnen slaan met deze wet. Daarover is in november 2009 ook een brief gestuurd aan de minister met daarin een reactie op een aantal conceptwijzigingen. Daar is kennis van genomen, maar het is voor ons onduidelijk of deze punten ter harte worden genomen. Wellicht kan jij ons helpen aan opheldering over een aantal van die punten dan wel via de vragen over het wetsvoorstel (volgens mij moeten deze voor 29 september gesteld worden door de Kamer) dan wel tijdens het wetgevingsoverleg.

Zou jij, bij de behandeling van de wet in de Tweede kamer, met de volgende punten rekening willen houden?

Natuurlijk hebben graag contact over onderstaande punten.

Vriendelijke groet,

……

Handhavingskosten
In de G4-brief van november 2009 heeft de G4 gepleit voor de mogelijkheid de kosten van de handhaving door te berekenen. In de huidige voorstellen is het helaas alleen mogelijk administratieve kosten en administratief toezicht door te belasten aan de branche. In de ogen van de G6-gemeenten blijft handhaving en toezicht door de overheid echter nodig als belangrijke stok achter de deur. Hier gaan flinke kosten mee gepaard (voor Amsterdam op jaarbasis ruim 1 miljoen euro).

De G6-gemeenten zien daarom graag de mogelijkheid in de wet terug de handhavingskosten (deels) bij de branche neer te leggen.

1. ***Kunt u aangeven hoe u invulling geeft aan de wens van de gemeenten de kosten voor de handhaving deels bij de branche te leggen?***
2. ***Indien u hier geen invulling aan wilt geven, kunt u dan aangeven waarom u dat niet wilt en op welke manier gemeenten in staat gesteld moeten worden deze belangrijke taak goed uit te voeren?***

Informatie-uitwisseling
Een belangrijke pijler van de nieuwe taxisystematiek is samenwerking en de daarmee gepaard gaande informatie-uitwisseling tussen politie, gemeente, OM en Inspectie Verkeer en Waterstaat (en mogelijk andere instanties, zoals de Belastingdienst). Informatie-uitwisseling maakt het mogelijk dat het net om de echt slechte taxichauffeurs zich sluit. De werking van de nieuwe systematiek staat of valt met het functioneren van deze keten. De G6-gemeenten willen alles doen om de privacy van betrokkenen te beschermen maar zij zien ook dat er mogelijke hobbels kunnen ontstaan.

Om die reden vragen de G6-gemeenten alle medewerking van het Rijk om mogelijke problemen rond informatie-uitwisseling zo snel mogelijk op te kunnen lossen.

1. ***Bent u bereid eventuele problemen die kunnen ontstaan bij het uitwisselen van informatie zoveel mogelijk aan te pakken?***
2. ***Indien u dat niet bent, waarom niet en hoe moeten gemeenten dan hun informatiemanagement op orde krijgen?***

Versie: 4
Datum: 14-9-2010

Mail aan PvDA (Sharon Dijksma)

Beste Sharon,

Zoals je wellicht wel weet werkt Amsterdam heel hard om de misstanden in de taxibranche aan te pakken. In het afgelopen anderhalf jaar is dat meer en meer in goede samenwerking met het ministerie van Verkeer en waterstaat. En mede vanwege de druk die de Kamer heeft gezet op het proces ligt er nu een nieuwe Wet personenvervoer voor met potentieel veel mogelijkheden om vooruitgang te boeken in de taxibranche. Wel merken wij, in samenwerking met de G6 (G4, Enschede en Eindhoven) en de branche dat we er nog niet zeker van zijn dat we op punten de slag kunnen slaan met deze wet. Daarover is in november 2009 ook een brief gestuurd aan de minister met daarin een reactie op een aantal conceptwijzigingen. Daar is kennis van genomen, maar het is voor ons onduidelijk of deze punten ter harte worden genomen. Wellicht kan jij ons helpen aan opheldering over een aantal van die punten dan wel via de vragen over het wetsvoorstel (volgens mij moeten deze voor 29 september gesteld worden door de Kamer) dan wel tijdens een volgend wetgevingsoverleg.

Zou jij, bij de behandeling van de wet in de Tweede kamer, met de volgende punten rekening willen houden?

Natuurlijk hebben graag contact over onderstaande punten.

Vriendelijke groet,

……

Privileges voor goede chauffeurs

Onder andere de gemeenten Amsterdam, Den Haag en Enschede zijn voornemens de toelating van taxichauffeurs conform artikel 82b van de Wp2000 te koppelen aan een aantal privileges. Chauffeurs die aan kunnen tonen hun werk serieus en professioneel te doen (en daarin ook geïnvesteerd hebben) krijgen het recht op de taxistandplaatsen te staan en in de stad hun vervoersdiensten aan te bieden. Ook krijgen toegelaten chauffeurs de mogelijkheid op bijvoorbeeld de vrije tram/busbanen te rijden of in voor auto's afgesloten gedeelten van de gemeente te komen. De toegang tot de standplaatsen kan geregeld worden via artikel 82b van de Wp2000. De toegang tot de vrije tram/busbanen en afgesloten gedeelten gaat echter op basis van ontheffing van de Wegenverkeerswet en het RVV. Dit betekent dat handhaving op taxiovertredingen op basis van twee verschillende wetten plaatsvindt. De G6 ziet echter graag dat er integraal gehandhaafd kan worden op professioneel chauffeursschap. Voorbeeld: het met 100 km/u door de stad rijden moet consequenties hebben op alle aspecten van het chauffeurschap. In een dergelijk geval moet een chauffeur ook vrezen voor een (tijdelijk) verbod voor de standplaatsen én de vrije tram/busbaan. In de huidige situatie is deze link lastig te leggen en heeft een dergelijke overtreding slechts consequenties voor één aspect van dat chauffeurschap (bv alleen een intrekking van de tram/busbaanontheffing maar de chauffeur kan gewoon op de standplaats blijven komen). Hiermee verliest het handhavingsinstrumentarium aan kracht. Een koppeling tussen beide systemen ligt in de ogen van de G6 daarom voor de hand, waarvoor ook al eerder in de brief van november 2009 is gepleit.

De G6 ziet graag de mogelijkheid opgenomen worden dat verkeersontheffingen voor taxi's een integraal onderdeel van de Wp2000 worden, zodat de handhaving integraal en daardoor efficiënt en effectief kan plaatsvinden. Constructies zoals die nu moeten worden toegepast doen afbreuk aan de effectiviteit van de handhaving.

1. ***Bent u bereid een aanpassing door te voeren van de wet, waardoor verkeersontheffingen voor taxi's een integraal onderdeel worden van de taximarkt?***
2. ***Zo niet, waarom niet en kunt u aangeven op welke manier gemeenten deze problematiek dan kunnen oplossen?***

Taxipassen zelf intrekken

Zoals in de G4-brief van november 2009 al is aangestipt, hebben gemeenten de wens ook zelf een gemeentelijke taxivergunning bij een chauffeur in te kunnen trekken. In de voorgestelde systematiek ligt deze bevoegdheid met name bij het georganiseerd verband. De G6-gemeenten begrijpen dat het hebben van verschillende bevoegde instanties verwarring kan veroorzaken in de

handhavingssystematiek. Er moet daarom duidelijk en objectief omschreven worden in welke gevallen de gemeente (of de politie) zelf kan optreden richting chauffeur. Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn bij groot gevaar voor herhaling of gerede twijfel dat het georganiseerd verband voldoende gaat ingrijpen. Ook zeer ernstige overtredingen zullen hier onder moeten vallen, omdat gemeenten moeten kunnen optreden als de veiligheid in het geding is.

1. ***Kunt u bevestigen dat de voorliggende Wp2000 expliciet de mogelijkheid biedt als gemeente zelf gemeentelijke taxipassen in te trekken (waarbij dit objectief omschreven wordt en er uiteraard terughoudend mee zal worden omgegaan)?***

Brede definitie van kwaliteit taxivervoer

In de wet worden in artikel 82 de bevoegdheden van de gemeenten geformuleerd. Onder andere wordt opgenoemd welke eisen de gemeente kan stellen aan groepen en chauffeurs. Deze eisen worden allemaal gerelateerd aan 'kwaliteit van taxivervoer'. In de ogen van de G6 is kwaliteit een breed begrip: kwaliteit van taxivervoer is die kwaliteit die een professioneel vervoerder die zijn werk serieus neemt zou moeten aanbieden. Een groot aantal gedragingen dat nu ook wordt geconstateerd (zoals geweld en intimidatie) past niet bij deze professionele uitstraling. Om die reden hebben de G6 en het ministerie van V&W een lijst opgesteld met gedragingen waarop in ieder geval door de gemeente (al dan niet via de groep) moet kunnen worden gehandhaafd. Bij overtreding zouden hier ook consequenties aan moeten kunnen worden verbonden voor de bevoegdheid van de chauffeur om op de opstapmarkt diensten aan te bieden (bv het intrekken van een gemeentelijke vergunning). Ambtelijk heeft het ministerie aangegeven dat de gedragingen in deze lijst inderdaad geschaard kunnen worden onder kwaliteit van taxivervoer. In de G4-brief van november 2009 is hier eerder al aandacht aan besteed.

De G6 heeft de volgende lijst met gedragingen opgesteld:

1. *De chauffeur pleegt geen geweld tegen klant/toezichthouder/ tegen andere (concurrerende) chauffeurs*
2. *De chauffeur pleegt geen vernieling/vandalisme op de standplaats*
3. *De chauffeur hindert klanten niet bij het kiezen van hun taxi.*
4. *De chauffeur blijft op de standplaats binnen twee meter van het voertuig (of: samenscholingsverbod?)*
5. *De chauffeur houdt zich niet hinderlijk op rond de taxistandplaats*
6. *De chauffeur scheldt niet op toezichthouders/handhavers*
7. *De chauffeur volgt altijd de aanwijzingen van verkeersregelaars/ toezichthouders/ handhavers op*
8. *De chauffeur overschrijdt niet het maximumaantal toegestane taxi's op de standplaats*
9. *De chauffeur helpt een ander niet bij het verschaffen van onrechtmatige toegang tot een afgesloten standplaats*
10. *De chauffeur houdt zich aan de regels die specifiek voor de standplaats zijn opgesteld.*
11. *De chauffeur is verplicht de klant naar de bestemming te brengen volgens de voor de klant gunstigste weg hetzij via de snelste dan wel economisch voordeligste route, tenzij de klant of de meldkamer/centrale nadrukkelijk verzoekt of opdracht geeft om langs een andere route te rijden.*
12. *De chauffeur overschrijdt niet de tarieven, zoals vastgelegd in de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer*
13. *De chauffeur is verplicht de klant, alsmede de door hem meegevoerde handbagage op zorgvuldige en veilige wijze te vervoeren.*
14. *De chauffeur vervoert klanten op een zorgvuldige en veilige manier*
15. *De chauffeur maakt geen vervoersafspraken met andere chauffeurs of derden over ritverdeling/de chauffeur werft niet actief klanten op de standplaats.*
16. *De chauffeur is zich er van bewust dat bij aanhoudende verkeersovertredingen de Taxxxipas door het georganiseerd verband ingetrokken kan worden, dan wel dat Burgemeester en Wethouders de Taxxxipas ongeldig kunnen verklaren.*
17. *De chauffeur houdt zich aan de geldende verkeersregels*
18. *De chauffeur zet de motor uit op de standplaats*
19. *De chauffeur plaatst zijn taxi op de standplaats in de daarvoor bestemde vakken.*
20. *De chauffeur nuttigt geen alcoholische drank/gebruikt geen verdovende middelen (binnen 8 uur voorafgaand aan een rit)*
21. *De chauffeur beschikt over een geldig bewijs van de gemeentelijke taxipas*
22. *De chauffeur meldt verlies of diefstal van de gemeentelijke taxipas direct aan het college*

23. De chauffeur geeft wijzigingen in zijn situatie die relevant kunnen zijn voor de geldigheid van de vergunning direct door
24. De chauffeur rijdt niet onbevoegd taxi
25. De chauffeur rijdt niet op de vergunning/ontheffing of gemeentelijke taxipas van een ander
26. De chauffeur brengt geen rustperiode op de standplaats door
27. De chauffeur handelt niet in strijd met de aan hem verleende vergunning/ontheffing en/of gemeentelijke taxipas
28. De chauffeur laat geen andere chauffeur in de taxi rijden, zonder dit aan het georganiseerd verband te laten weten
29. De chauffeur overhandigt de gemeentelijke taxipas op eerste verzoek van een handhaver, een toezichthouder en/of andere ambtenaren in functie
30. De chauffeur rijdt niet de standplaats op gedurende een tijdelijke intrekking van zijn vergunning of zijn toegangspas.
31. Het voertuig is tijdens het aanbieden van vervoer en op de vrije tram/busbaan voorzien van een voorgeschreven daklicht
32. De gegevens van de chauffeur, zoals weergegeven op de chauffeurspas zijn binnen de auto duidelijk zichtbaar voor de klant

1. ***Kunt u bevestigen dat de hier genoemde gedragingen inderdaad onderdeel zijn van de kwaliteit van taxivervoer zoals geformuleerd in artikel 82 van de Wp2000?***
2. ***Zo nee, waarom niet en op welke wijze kunnen gemeenten dan toezien op dergelijke gedragingen?***

Mail aan D66 (Kees Verhoeven)

Beste Kees,

Zoals je wellicht wel weet werkt Amsterdam heel hard om de misstanden in de taxibranche aan te pakken. In het afgelopen anderhalf jaar is dat meer en meer in goede samenwerking met het ministerie van Verkeer en waterstaat. En mede vanwege de druk die de Kamer heeft gezet op het proces ligt er nu een nieuwe Wet personenvervoer voor met potentieel veel mogelijkheden om vooruitgang te boeken in de taxibranche. Wel merken wij, tezamen met de G6 (G4, Enschede en Eindhoven) en de branche dat we er nog niet zeker van zijn dat we op punten de slag kunnen slaan met deze wet. Daarover is in november 2009 ook een brief gestuurd aan de minister met daarin een reactie op een aantal conceptwijzigingen. Daar is kennis van genomen, maar wij zijn onzeker of deze punten zijn voldoende verwerkt in de wet. Wellicht kan jij ons helpen aan opheldering over een aantal van die punten dan wel via de vragen over het wetsvoorstel (volgens mij moeten deze voor 29 september gesteld worden door de Kamer) dan wel tijdens een wetgevingsoverleg.

Zou jij, bij de behandeling van de wet in de Tweede kamer, met de volgende punten rekening willen houden?

Natuurlijk hebben we graag contact over aanvullende punten.

Vriendelijke groet,

……

Herkenbaarheid
In de conceptwetsteksten is opgenomen dat gemeenten eisen kunnen stellen aan de herkenbaarheid van voertuigen waarmeer taxivervoer wordt verricht. Er is echter ook gesteld dat de minister die bevoegdheid kan inperken. De G6-gemeenten willen graag in eerste instantie zoveel mogelijk vrije ruimte om dit in te vullen. In onderling overleg en in overleg met de branche in de zes gemeenten zal hier invulling aan gegeven worden. Een inperking van bevoegdheden zou betekenen dat de gemeenten niet een optimaal, op maat gesneden voorstel kunnen invoeren en daarop ook niet kunnen handhaven. Tevens zien gemeenten graag de mogelijkheid ook eisen te kunnen opleggen aan de zichtbaarheid van gegevens in het voertuig. Een mogelijke modelkaart met daarop alle relevante gegevens (naam chauffeur, chauffeurspasnummer, georganiseerd verband, klachtennummer, tarieven enz.) zou verplicht moeten kunnen worden gesteld.

De G6-gemeenten zien graag bevestigd dat de eisen aan de herkenbaarheid in eerste instantie ingevuld kunnen worden door gemeenten en branche zelf en dat ook de zichtbaarheid van gegevens in het voertuig door de gemeente zelf kan worden bepaald.

1. ***Bent u bereid in eerste instantie gemeenten de herkenbaarheid uit te laten werken?***
2. ***Indien u dat niet bent, op welke wijze wilt u hier invulling aan gaan geven?***

Investeringskosten

De gemeenten die de nieuwe taxisystematiek gaan invoeren zullen veel investeringskosten moeten maken. Met name op het gebied van nieuwe werkprocessen, het optuigen van informatiemanagement en communicatie.

Om die reden verkennen de G6-gemeenten graag met het ministerie van V&W de mogelijkheid een convenant op te stellen, waarin afspraken worden gemaakt over inspanningen en de mogelijke verdeling van investeringskosten.

1. Bent u hiertoe bereid en zo nee, waarom niet?

Nieuwe wet ook in Enschede/Eindhoven

De Raad van State heeft geadviseerd de mogelijkheden en bevoegdheden die artikel 82 van de Wp2000 bieden voorlopig alleen in de grote vier gemeenten toe te passen. Dit wordt geadviseerd, omdat de problemen hier het grootst zijn en er op basis van de evaluatie na een jaar bekeken kan worden of de systematiek verder uitgerold kan worden. De G6 ziet echter graag dat de geografische beperking in ieder geval wordt opgerekt naar ook de gemeenten Enschede en Eindhoven. Ook in deze gemeenten zijn de problemen met overlastgevende taxichauffeurs groot. Tijdens de totstandkoming van de wet hebben de G4-gemeenten actief meegewerkt met het ministerie van V&W. Op verzoek van de G4 heeft het ministerie een rondgang langs verschillende gemeenten gedaan met de vraag of zij ook mee wilden doen in de projectgroep Implementatie Regelgeving Straattaxi. Enschede en Eindhoven hebben hier positief op gereageerd, met name omdat de problematiek daar ook groot is en zij grote voordelen zien in het model van groepsvorming. Om die reden pleit de G6 ervoor in ieder geval Enschede en Eindhoven vanaf het begin toestemming te geven de nieuwe taxisystematiek in te voeren. Dit is bovendien positief, omdat hiermee ook ervaring wordt opgedaan met de systematiek in middelgrote steden.

De G6-gemeenten zien graag dat de invoering van de nieuwe taxiwet ook gaat gelden voor in ieder geval de gemeente Enschede en Eindhoven.

1. ***Bent u hier toe bereid en zo nee, waarom niet?***
2. ***Indien u hier niet toe bereid bent, op welke wijze adviseert u Enschede en Eindhoven dan de problematiek aan te pakken?***

Mail aan GL (Ineke van Gent)

Beste Ineke,

Zoals je wellicht weet werkt Amsterdam heel hard om de misstanden in de taxibranche aan te pakken. In het afgelopen anderhalf jaar is dat meer en meer in goede samenwerking met het ministerie van Verkeer en waterstaat. En mede vanwege de druk die de Kamer heeft gezet op het proces ligt er nu een nieuwe Wet personenvervoer voor met potentieel veel mogelijkheden om vooruitgang te boeken in de taxibranche. Wel merken wij, tezamen met de G6 (G4, Enschede en Eindhoven) en de branche dat we er nog niet zeker van zijn dat we op punten de slag kunnen slaan met deze wet. Daarover is in november 2009 ook een brief gestuurd aan de minister met daarin een reactie op een aantal conceptwijzigingen. Daar is kennis van genomen, maar wij zijn onzeker of deze punten zijn voldoende verwerkt in de wet. Wellicht kan jij ons helpen aan opheldering over een aantal van die punten dan wel via de vragen over het wetsvoorstel (volgens mij moeten deze voor 29 september gesteld worden door de Kamer) dan wel tijdens een volgend wetgevingsoverleg.

Zou jij, bij de behandeling van de wet in de Tweede kamer, met de volgende punten rekening willen houden?

Versie: 4
Datum: 14-9-2010

Natuurlijk hebben we graag contact over onderstaande punten.

Vriendelijke groet,

……

Georganiseerd verband

In de voorliggende teksten van de Wp2000 wordt een georganiseerd verband gevormd door bestuurders van taxivoertuigen. Dit is in het grootste deel van de situaties een prima systematiek. Onder andere de gemeente Enschede heeft echter gemerkt dat een collectief dat bestaat uit verschillende bedrijven erg veel voordelen met zich meebrengt. De kleinere bedrijven kunnen op die manier profiteren van de kennis en kunde van de grotere bedrijven.

De G6 ziet daarom graag expliciet de mogelijkheid opgenomen worden dat een georganiseerd verband ook kan bestaan uit verschillende bedrijven.

1. ***Biedt de voorliggende wet deze mogelijkheid nu?***
2. ***Zo niet, bent u bereid deze mogelijkheid in de wet op te laten nemen en zo nee, waarom niet?***

Kwaliteitseisen voor taxivoertuigen

Een aantal gemeenten ziet veel voordelen in het opnemen van kwaliteitseisen voor taxivoertuigen. In de huidige situatie komt het voor dat taxivoertuigen maar net door de APK komen en dus gewoon kunnen rondrijden als taxi. Dit is slecht voor het imago maar ook voor bijvoorbeeld de luchtkwaliteit. Ook blijkt dat veelal de minder goede chauffeurs in dergelijke goedkope auto's rijden.

Om die reden pleit de G6 ervoor kwaliteitseisen aan de auto als aparte bevoegdheid voor gemeenten op te nemen in de Wp2000, zodat gemeenten ook op uitstoot en/of leeftijd kunnen selecteren.

1. ***Biedt de voorliggende wet deze mogelijkheid nu?***
2. ***Zo niet, bent u bereid deze mogelijkheid op te nemen, en zo nee, waarom niet?***

Integraliteit

In de G4-brief van november 2009 is aangegeven dat de nieuwe taxiwet een belangrijke stap vooruit is. De gemeenten krijgen meer bevoegdheden en instrumenten om een gezonde taximarkt mogelijk te maken. Wel is geconstateerd dat ook de nieuwe wet op een aantal punten niet de integraliteit heeft die de gemeenten voor ogen hebben. De G6 constateert dat met de huidige wetsteksten nog steeds veel afstemming en samenwerking nodig is tussen verschillende partijen en dat ook verschillende soorten wetgeving met elkaar verknoopt moeten worden, waaronder strafrecht en zaken uit de Wegenverkeerswet. Voorbeeld van dat laatste punt: te hard rijden en door rood rijden past niet bij een professioneel vervoerder. Sancties hierop vinden echter plaats op basis van de Wegenverkeerswet. Bekeken moet worden of het juridisch sterker is als dergelijke zaken óók onder de Wp2000 kunnen worden geplaatst. Een eenduidige wetsbasis én een integrale handhaving daarop is juist wat op dit moment ontbreekt en voor grote uitvoeringproblemen zorgt.

De G6 pleit er daarom voor deze punten van aandacht mee te nemen in de evaluatie die na een jaar plaats moet vinden conform de motie Roefs (31 521, nr. 34).

1. ***Bent u hier toe bereid? En zo nee, hoe ziet u de problemen die de G6-gemeenten hier aankaarten?***