Gemeente Amsterdam



September 2022

Convenant Emissieloos Taxivervoer Amsterdam 2022

Convenant emissieloos taxivervoer Amsterdam 2022

De partijen
Gemeente
De publiekrechtelijke rechtspersoon, de *Gemeente Amsterdam*, gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudend aan Amstel 1 te Amsterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw Melanie van der Horst, wethouder Verkeer, Vervoer, Water en Luchtkwaliteit, hierna te noemen 'de Gemeente'.

En

- Bolt Support Services NL B.V., gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudend aan Overhoeksplein 1 te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door L.J.C. Speekenbrink;
- HUN, gevestigd te Hillegom en kantoorhoudend aan Voltstraat 9 te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door M. de Vries;
- Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), gevestigd te Den Haag en kantoorhoudend aan Bezuidenhoutseweg 12 te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door C. Cahn;
- Staxi B.V., gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudend aan IJdoornlaan 805 te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door F. Ben Ali;
- Stichting Take a Taxi (TAT), gevestigd te Badhoevedorp en kantoorhoudend aan Sloterweg 303 te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door R. Lagerwaard;
- Taxicentrale Amsterdam B.V. (TCA), gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudend aan Wisseloordplein 2 te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door H. Borreman;
- Metaforá BV personenvervoer (handelend onder de naam) Taxi Centrale Schiphol, gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudend aan Contactweg 46 te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door G. El Bouakili;
- Taxi Direct Amsterdam B.V., gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudend aan Donauweg 10 te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door M. Tanouti;
- Travel Electric B.V., gevestigd te Amstelveen en kantoorhoudend aan Professor J.H. Bavicklaan 2 te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door S. Bentarcha;
- Uber B.V., gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudend aan Mr. Treublaan 7 te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door M. Schönfeld.

Overwegende dat:

- Zowel de gemeente als de Amsterdamse taxivervoerders en/of -platformen ernaar streven om het consumententaxivervoer in 2025 volledig emissieloos te hebben;

- Dit streven al in 2016 is vastgelegd in het convenant tussen de gemeente en de Toegelaten Taxi-Organisaties (zie bijlage 1: Convenant schone taxi's voor Amsterdam);

- In het Actieplan Schone Lucht Amsterdam dat op 1 oktober 2019 door het college is vastgesteld, het streven is vastgelegd om in 2025 een Nul-emissiezone in te voeren voor taxi's binnen de ring A10;

- In oktober 2019 ook op initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een proces is begonnen om tot afspraken te komen over een tijdpad naar emissieloos consumententaxivervoer bestaande uit twee deelmarkten: de opstap- en de bestelmarkt;

- Dit op 19 april 2021 heeft geleid tot de zero-emissie taxi routekaart, waarin afspraken zijn gemaakt over het onderzoeken van de randvoorwaarden voor het versnellen van de transitie naar emissieloos consumententaxivervoer;

- In de zero-emissie taxi routekaart is afgesproken dat Partijen toewerken naar een landelijk afsprakenkader dat de routekaart vervangt;

- Het landelijk Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer (zie bijlage 2) 21 april 2022 mede is ondertekend door de gemeente en afspraken bevat over het invoeren van emissieloos consumententaxi vervoer in 2025 en de voorwaarden waaronder dit dient te geschieden;

- Het Amsterdams taxi convenant uit 2016 aanpassing en uitbreiding behoeft naar aanleiding van de afspraken uit het landelijke Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer. Ook is in het Actieplan Schone Lucht uit 2019 vastgelegd dat de gemeente toewerkt naar een nieuw convenant met de taxibranche;

- Taxiorganisaties en/of -platformen duidelijkheid wensen van de gemeente omtrent het beleid en maatregelen om te komen tot emissieloos taxivervoer om hierop tijdig in te kunnen spelen;

- Dit convenant een lokale uitwerking van het landelijke Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer is en ingaat op de invoering en omvang van de zone en acties die in Amsterdam uitgevoerd worden ter bevordering van emissieloos taxivervoer;

- De ondertekenaars van het convenant in de voorafgaande dialoogfase geparticipeerd hebben in de definiëring van de grens van de Nul-emissiezone en het flankerend beleid en zij voor hun eigen organisatie hebben geïnventariseerd welke acties zij ondernemen om de doelstelling van emissieloos taxivervoer te realiseren;

- Dit convenant het lokale Amsterdamse taxi convenant uit 2016 vervangt.

Algemene bepalingen

Artikel 1: Begripsbepalingen

In dit Convenant wordt verstaan onder:

a. **'Convenant':** dit convenant, inclusief de bijlagen;
b. **'Gemeente':** gemeente Amsterdam;
c. **'Taxistandplaats':** een door de gemeente aangewezen fysieke plaats in de gemeente, voorzien van een verkeersbord E5 in bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens;
d. **'Nul-emissiezone':** een gebied waar in principe alleen emissieloze voertuigen welkom zijn (emissieklasse Z);
e. **'Consumententaxivervoer':** vervoer over de openbare weg per voertuig van maximaal 8 passagiers plus 1 chauffeur tegen betaling, niet zijnde openbaar vervoer en niet zijnde contractvervoer;
f. **'Doelgroepenvervoer':** het vervoer van mensen die vanwege leeftijd of een beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperkingen in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen;
g. **'Emissieloos Taxivoertuig':** auto met uitsluitend Emissieklasse Z, geregistreerd bij de RDW als taxi;
h. **'Emissieklasse Z':** de emissieklasse van uitsluitend emissieloze voertuigen zoals vastgelegd in de bijlage behorende bij artikel 6, tweede lid, van het Kentekenreglement, bij besluit van 6 oktober 1994, houdende uitvoering van de Wegenverkeerswet 1994;
i. **'Personenauto Taxivervoer':** personenauto op ten minste 4 wielen bestemd voor taxivervoer als bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000 vallend onder de voertuigcategorie M1 voor 8 personen of minder;
j. **'Taxibusje':** personenauto op ten minste 4 wielen, speciaal ingericht voor het vervoer voor 9 personen, de bestuurder daaronder inbegrepen, van de voertuigcategorie M1 bestemd voor taxivervoer zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000;
k. **'Rolstoelbusje':** personenauto op ten minste 4 wielen, speciaal ingericht voor gehandicaptenvervoer voor 1 of meer rolstoelen tot 9 personen, de bestuurder daaronder inbegrepen, van de voertuigcategorie M1 bestemd voor taxivervoer zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000;
l. **'RVV-evaluatie':** onder 'RVV-evaluatie' wordt de evaluatie van de harmonisering van het milieuzonebeleid (in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV)) verstaan. Deze wordt naar verwachting in 2023 afgerond;
m. **'Total Cost of Ownership (TCO)':** Total Cost of Ownership is het totaalbedrag aan kosten voor de aanschaf en het bezit van een product of dienst gedurende de hele levenscyclus/gebruikscyclus;
n. **'RVV 1990':** het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met als tweede officiële citeertitel RVV 1990, is een uitvoeringsbesluit bij de Wegenverkeerswet 1994. In het RVV zijn de verkeersregels en verkeerstekens te vinden die in Nederland van toepassing zijn. Het is op 1 november 1991 van kracht geworden;
o. **'Zorg(taxi)vervoer':** onder zorg(taxi)vervoer wordt verstaan: het vervoer van personen met zorgbehoefte door: Leerlingenvervoer/jeugdwet, Wmo vervoer/CVV/Regiotaxi, Valys, Ziekenvervoer, Wlz vervoer (dagbestedingen/instellingen), WSW/WIA vervoer, HAP vervoer en Liggend ziekenvervoer.

Artikel 2: Doel

Partijen werken gezamenlijk aan emissieloos consumententaxivervoer in Amsterdam om hiermee de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van de Amsterdammer te verbeteren en een bijdrage te leveren aan de beperking van de klimaatverandering. Partijen streven naar volledig emissieloos consumententaxivervoer in 2025 of zoveel eerder als mogelijk, zoals beschreven in Artikelen 4.1 tot en met 4.8 en in het gebied zoals weergegeven op de in bijlage 3 opgenomen kaart.

Artikel 3: Principe van samenwerking

1. Partijen onderschrijven dat (onderlinge) samenwerking meerwaarde heeft in het kader van de genoemde gezamenlijke doelstelling.
2. Ambassadeurschap: Partijen zijn koplopers op het gebied van emissieloos consumententaxivervoer. Vanwege hun kennis, ervaring en netwerk vormen zij een aanspreekpunt voor partijen die willen meewerken aan de doelstelling van het Convenant. Bovendien stimuleren zij derden om zich aan te sluiten bij het Convenant.
3. Kennisontwikkeling en kennisdeling: het ontwikkelen en delen van kennis en ervaring versnelt de transitie naar emissieloos consumententaxivervoer. Partijen delen daarom hun kennis en ervaring zo veel als mogelijk met anderen via en in afstemming met elkaar. Dit omvat ook de informatie voor de monitoring van de voortgang in het bereiken van de doelstelling van het Convenant.
4. Verantwoordelijkheid: Partijen spannen zich in voor de voortgang van de acties die voortvloeien uit de afspraken uit dit convenant en dragen bij aan de monitoring van de voortgang in het bereiken van de doelstelling van het Convenant.

Artikel 4.1: Betaalbaarheid vanuit TCO-perspectief

1. Partijen onderschrijven met de ondertekening van dit Convenant het volgende:
   a. Dat de TCO voor nieuwe voertuigen in de taxibranche aangeeft dat de kosten van een (batterij-elektrisch) emissieloos taxivoertuig lager zijn dan die van een fossiele Personenauto Taxivervoer;
   b. Dat de TCO van een gemiddelde tweedehands fossiele Personenauto Taxivervoer op dit moment marginaal lager is dan een nieuw (batterij-elektrisch) emissieloos taxivoertuig;
   c. Dat de huidige markttrend en onderzoeken de verwachting onderschrijven dat in 2025 of eerder de TCO van een (batterij-elektrisch) emissieloos taxivoertuig (nieuw en tweedehands) gelijk of positiever is dan een fossiele Personenauto Taxivervoer;
   d. Dat de tweedehandsmarkt voor een batterij-elektrische auto nog in ontwikkeling is. Het is aannemelijk dat de tweedehands markt voor emissieloze auto's zich verder ontwikkelt de komende jaren, waardoor de verwachting is dat in 2025 of eerder voldoende batterij-elektrische auto's op de tweedehands markt beschikbaar zijn voor taxiondernemers;
   e. Dat de TCO van een tweedehands (batterij-elektrisch) emissieloos taxivoertuig positiever is dan een vergelijkbaar tweedehands fossiel Personenauto Taxivervoer;
   f. Dat de aanschafkosten van een nieuwe batterij-elektrische auto over het algemeen hoger liggen dan bij vergelijkbare tweedehands fossiele auto's, en dat er door Partijen nagedacht kan worden over een regeling om ervoor te zorgen dat investeringskosten niet bij taxiondernemers landen. Daarbij valt te denken aan leaseconstructies, of garantstelling om de kredietwaardigheid van een taxiondernemer te verhogen zodat de chauffeur een leasecontract kan afsluiten;
   g. Dat Partijen de TCO van een emissieloos taxivoertuig blijven monitoren en, indien nodig, werken aan manieren om die te verlagen.

Artikel 4.2: Subsidie voor emissieloze taxi's

De bestaande subsidieregeling voor de aanschaf van emissieloze taxi's loopt tot 31-12-2022. De gemeente zal in overleg met Partijen bekijken of verdere subsidiering na 31-12-2022 wenselijk en mogelijk is voor rolstoelbusjes in het licht van de ontwikkeling van de TCO.

Artikel 4.3: Privileges emissieloze taxi's

1. Schone standplaatsen: Er zijn op dit moment zes schone taxistandplaatsen in Amsterdam.
   De gemeente onderzoekt in overleg met de Partijen in welk tempo en welke standplaatsen er richting 2025 verder worden verschoond.
2. Toegangsvoordeel op straat/gebiedsniveau:
   De Gemeente bekijkt in overleg met de Partijen of in specifieke gebieden of straten toegangsvoordeel kan worden verstrekt aan emissieloze taxi's. Hierbij moet worden gedacht aan gebieden met beperkte toegang maar ook aan straten waar doorgaand verkeer wordt geweerd.

Artikel 4.4: Oplaadinfrastructuur

De Gemeente heeft haar plannen voor laadinfrastructuur vastgelegd in het Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020 – 2030 (zie bijlage 4).
In overleg met de Partijen wordt bepaald waar vanuit de taxibranche de komende jaren specifiek behoefte aan is.

Artikel 4.5: Nul-emissiezone in 2025

1. De Gemeente heeft de intentie om, in overeenstemming met de doelstelling in artikel 2, een Nul-emissiezone in te voeren in 2025 voor taxi's voor het gebied gelijk aan de huidige milieuzone (zie bijlage 3), onder de voorwaarde dat het RVV 1990 daartoe tijdig wordt aangepast zoals afgesproken in landelijke Afsprakenkader emissieloos taxivervoer (zie bijlage 2). Dit betekent dat in 2025 een personenauto taxivoertuig een emissieloos taxivoertuig moet zijn om toegang te krijgen tot de Nul-emissiezone.
2. Indien het opnemen van een Nul-emissiezone voor taxi's in het RVV1990 niet mogelijk is, zullen Partijen zo snel mogelijk in ieder geval niet later dan drie maanden na de bekendmaking daarvan overleggen of en hoe het doel zoals geformuleerd in artikel 2 gerealiseerd kan worden.

Artikel 4.6: Ontheffingenbeleid

1. De Gemeente kijkt in nauwe afstemming met partijen naar mogelijkheden voor flankerend beleid in de vorm van (tijdelijke) ontheffingen voor de Nul-emissiezone.
2. Voor ontheffing komen in ieder geval in aanmerking rolstoelbusjes en het zorg(taxi)vervoer van buiten de stad Amsterdam.

Artikel 4.7: Gemeentelijke inkoop emissieloos taxivervoer

1. De Gemeente heeft de intentie om alleen emissieloos taxivervoer in te kopen voor eigen gebruik.
2. Bij aanbestedingen waarin vervoer een rol speelt is emissieloos vervoer een criterium waarop inschrijvende partijen worden gescoord/beoordeeld.
3. Bij de aanbesteding van het doelgroepenvervoer zal emissieloos taxivervoer in principe de basis zijn, in lijn met het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer.

Artikel 4.8: Communicatie

1. Partijen spreken af dat er binnen de sector bekendheid wordt gegeven aan en kennis wordt ontwikkeld voor taxichauffeurs en ondernemers over de voordelen van het rijden met een emissieloos taxivoertuig, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan het verlagen van de drempel om over te overstappen naar een emissieloos taxivoertuig.
2. De gemeente informeert partijen over:
   a. De communicatietoolkit, bestaande uit onder meer beeldmateriaal, teksten, filmpjes en banners, die in het kader van het landelijke Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer wordt ontwikkeld;
   b. De landelijke online TCO-tool die in het kader van het landelijke Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer wordt ontwikkeld om taxichauffeurs en -ondernemers inzicht te bieden in het verschil in kosten van een voertuig dat op fossiele brandstof rijdt versus een emissieloos taxivoertuig.
3. De gemeente heeft de intentie om samen met grote taxigebruikers en taxiontvangers in de stad een pilot te starten waarbij de vraag naar emissieloze taxi's onder medewerkers, bezoekers, klanten et cetera wordt gestimuleerd.

Artikel 5: Gegevensuitwisseling

1. Een ieder respecteert het verzoek van de ander om gegevens al dan niet vertrouwelijk te houden, het beroep van een partij op een wettelijk voorschrift tot geheimhouding van gegevens en heeft aandacht voor het gestelde in de wet- en regelgeving rondom bescherming persoonsgegevens en openbaarheid van bestuur.
2. De kennis die tijdens de ontwikkeling wordt gegenereerd, zal door alle partijen mogen worden gebruikt, mits het de belangen van één van de deelnemers niet schaadt.
3. De kennis die tijdens de ontwikkeling wordt gegenereerd blijft eigendom van de partijen die deze kennis heeft voortgebracht of ingebracht, zonder dat de chauffeur hiervoor de andere partijen een vergoeding verschuldigd is of vraagt.
4. Partijen zullen geen onderwerpen bespreken, afspraken maken of handelingen verrichten die in strijd zijn met het mededingingsrecht.

Artikel 6: Organisatie

De gemeente voorziet in de invulling van een secretariaatsfunctie. Deze secretariaatsfunctie behelst het procesmanagement rondom het Convenant en omvat onder andere:

- Het bieden van een eerste aanspreekpunt.
- Het afstemmen met de ondertekenaars van het Convenant over de knelpunten en te ondernemen activiteiten in de transitie naar Nul- emissie.
- Het behouden van overzicht van de knelpunten en te ondernemen activiteiten en het aanjagen van deze activiteiten.
- Rapporteren voortgang ten aanzien van de doelstelling.
- Waar nodig het afstemmen met andere initiatieven en trajecten op het gebied van taxivervoer.

Artikel 7: Monitoring

De voortgang ten aanzien van de doelstelling wordt – onder leiding van het secretariaat – jaarlijks gemonitord. De resultaten hiervan zullen openbaar zijn. De exacte vorm van monitoring wordt door Partijen nader overeengekomen.

Artikel 8: Slotbepalingen

1. De afspraken van het Convenant treden in werking met ingang van de dag na ondertekening van het Convenant door alle partijen en eindigen op 31 december 2025.
2. Partijen komen overeen dat afspraken in dit Convenant niet in rechte afdwingbaar zijn.
3. Nieuwe partijen kunnen toetreden tot dit Convenant. Hiertoe:
   a. Maakt een partij die wenst toe te treden haar verzoek schriftelijk bekend bij het 'secretariaat'. In dit verzoek zegt de nieuwe partij toe om zich aan te sluiten bij één of meer bijdragen of activiteiten, of om zelf een aanvullende bijdrage of activiteit te formuleren;
   b. Stuurt het 'secretariaat' het verzoek door naar Partijen die het Convenant reeds hebben ondertekend, met het verzoek om in te stemmen met toetreding. Indien Partijen niet reageren binnen 10 werkdagen na het versturen van het verzoek tot instemming, stemmen zij stilzwijgend in;
   c. Na formele bekrachtiging ontvangt de toetredende partij de status van Partij van dit Convenant en gelden voor die Partij de afspraken van dit Convenant; en
   d. Wordt de toetredende partij opgenomen in dit Convenant, inclusief eventuele opmerkingen ten aanzien van de toetreding.
4. Elke Partij kan via het secretariaat schriftelijk verzoeken dit Convenant te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen. De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan het Convenant gehecht.
5. Indien een der Partijen wenst de afspraken in dit Convenant niet voort te laten duren, dan kan deze Partij door middel van schriftelijke opzegging haar deelname beëindigen. Uitgangspunt daarbij is dat overige Partijen in dat geval het Convenant continueren.
6. Dit Convenant is een vervolg op – en vervangt – het convenant schone taxi's voor Amsterdam uit 2016.
7. Het Convenant zal openbaar gemaakt worden.

Artikel 9: Naamgeving

Dit Convenant kan worden aangehaald als Convenant emissieloos taxivervoer Amsterdam 2022.

ONT2022084