G4 Verkeer en Vervoer
Postbus 834
2501 CV Den Haag
Telefoon: Artikel 10.2.e Wob
Mobiel: Artikel 10.2.e Wob
Fax: Artikel 10.2.e Wob
E-mail: Artikel 10 2 e Wob
Secretaris: 10.2, e Wob

Aan
Staatssecretaris mevrouw J.C. Huizinga-Heringa
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 4 november 2009
Contactpersoon 10.2, e Wob, secretaris G4 Verkeer en Vervoer
Onderwerp Reactie op wetsvoorstel WP2000 en BP 2000

Geachte mevrouw Huizinga-Heringa,

Op 8 oktober 2009 heeft u de G4-gemeenten de conceptwijziging van de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000 toegestuurd. U vraagt de G4 in de begeleidende brief een reactie op het wetsvoorstel te geven voor 22 oktober 2009. Op 19 oktober 2009 en op 22 oktober 2009 heeft ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen uw ministerie en de G4-gemeenten. Hierbij zijn ambtelijk de eerste reacties al gegeven. Tevens is afgesproken dat de termijn voor de officiële reactie is opgeschoven. Dit had met name te maken met de vele vragen die de G4-gemeenten nog hadden.

Allereerst zijn wij verheugd dat het wetsvoorstel zoals door u toegezegd snel op tafel ligt. Wij zien daarin de bevestiging dat u de problemen van de taximarkt serieus neemt. Het is immers een gezamenlijke opgave naar een taximarkt toe te werken, waarin de klant centraal staat.

Onze reactie op het wetsvoorstel is als volgt opgebouwd: eerst volgt een algemeen deel, waarin onze visie op de mogelijkheden die het wetsontwerp met zich meebrengt, zijn verwoord. Daarna is per thema ingegaan op de opmerkingen die wij als G4-gemeenten hebben. Achtereenvolgens behandelen we de verdeling van de bevoegdheden, de effectiviteit van het handhavingsinstrumentarium, de effecten op de infrastructuur, de financiële gevolgen en de samenwerking tussen Rijk en gemeenten. Tevens geven wij als G4-gemeenten expliciet aan wat wij verwachten met (onderdelen van) de nieuwe wet te kunnen doen. Indien in uw ogen de nieuwe wet niet voorziet in een of meer van de geformuleerde verwachtingen, dan kunt u deze verwachtingen zien als opmerking op het wetsvoorstel. Bij alle gemaakte opmerkingen vindt u tevens ons advies. Indien deze adviezen meegenomen worden in het verdere traject van de wet, dan kunnen wij ons als G4-gemeenten vinden in de nieuwe opzet. Tot slot geven wij aan op welke punten wij graag nog nader in overleg treden met u. Onder

andere de verdere uitwerking maar ook de invulling van de financiering hebben daarbij onze speciale aandacht.

Voor alle duidelijkheid: de geschetste wensen en verwachtingen betekenen niet dat wij als G4-gemeenten de geboden bevoegdheden meteen en volledig in zullen zetten. Van belang is dat gemeenten kunnen kiezen uit een pakket aan maatregelen. Afhankelijk van de behoefte van de gemeente zal dit pakket meer of minder uitgebreid zijn. Uitgangspunt is en blijft dat samen met de branche gezocht wordt naar oplossingen om de huidige problematiek op te lossen. Daarbij is het wel van belang dat stevigere middelen ingezet kunnen worden, als een bepaald niveau van regulering niet werkt. We willen de zekerheid hebben dat gemeenten over de juiste middelen en bevoegdheden kunnen beschikken, mocht dit in de toekomst noodzakelijk blijken te zijn.

Algemene visie G4

Uit de stukken is op te maken dat het wetsontwerp de volgende belangrijkste uitgangspunten kent:

1. De branche is voor een groot deel zelf aan zet; het zelfregulerend vermogen is van groot belang.
2. Er zijn verschillende bevoegdheden voor Rijk en gemeenten.
3. De Wp2000 is gericht op vervoer, niet op openbare orde, veiligheid, agressie, geweld en verkeersveiligheid.

Ad 1

Als G4-gemeenten zijn wij voorstander van het algemene idee van het zelfregulerend vermogen. Minder overheidsingrijpen betekent minder lasten. Ondanks alle inspanningen blijkt dat de taxibranche echter niet in alle gevallen zelf het vermogen heeft gehad de problemen tegen te gaan en een taximarkt te creëren zonder openbare-ordeverstoringen die een visitekaartje is voor de stad. Via verschillende maatregelen is daarom geprobeerd toch de excessen in de taximarkt tegen te gaan. Door een gebrek aan bevoegdheden bleken deze maatregelen vaak lastig uitvoerbaar te zijn. Tot op heden zijn deze maatregelen dan ook onvoldoende gebleken.

Als G4-gemeenten geloven wij daarom niet in een zelfregulerend vermogen dat vanzelf vorm krijgt. Een combinatie van zelfregulering en aanvullende wettelijke bevoegdheden is in onze ogen nodig. Tegen deze achtergrond pleiten wij er voor dat de gemeenten voldoende bevoegdheden en middelen krijgen om de taxibranche te reguleren en te handhaven. Dit sluit aan bij onze eerdere brief van 31 augustus 2009, waarin wij op een rij zetten welke bevoegdheden en middelen wij nodig achten om de lokale taximarkt weer op orde te krijgen. Deze bevoegdheden en middelen dienen in de eerste plaats als stok achter de deur om de lokale ondernemers te kunnen stimuleren

zelfregulerend te zijn. Voor zover de zelfregulering echter niet werkt, zal de gemeente alsnog stevig en effectief moeten kunnen ingrijpen. Ik herinner u hierbij nogmaals aan de brief van 31 augustus jl., waarin wij pleiten voor het kunnen intrekken van gemeentelijke vergunningen van taxichauffeurs, een eenduidige en eenvoudige handhaving en het opleggen van sancties (bestuurlijke boete) aan individuele chauffeurs.

Bovenstaand betoog betekent voor ons concreet dat gemeenten de mogelijkheden moeten hebben om afhankelijk van de lokale behoeften aanvullende regels te kunnen stellen, zodat het taxivervoer ordelijk kan verlopen. De problemen spelen immers niet op rijksniveau maar op een aantal specifieke locaties, met name in de vier grote steden. Juist de lokale overheid kent en ondervindt bij uitstek deze problemen. De aanvullende regels moeten vervolgens door de gemeenten zelf gehandhaafd kunnen worden. Hierbij moeten gemeenten niet afhankelijk zijn van andere partijen, hoe goed de samenwerking ook is. Gemeenten moeten in ieder geval de mogelijkheid krijgen te handhaven op gedrag (verbaal/fysiek geweld, weigeren ritten) en uiterlijke kenmerken (herkenbaarheid voertuig, netheid van de chauffeur). Met andere woorden: zichtbare zaken, die de klant rechtstreeks kunnen raken en een negatieve invloed hebben op het imago van de gemeente. Tevens dient de gemeente voertuigen die niet op de opstapmarkt mogen komen, te kunnen weren met (hoge) boetes. Bij het herhaald clandestien betreden van de opstapmarkt zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat de chauffeurspas moeten kunnen intrekken, voor korte of langere tijd.

Uitgangspunt voor ons is dat handhaving simpel, doeltreffend, transparant en uitlegbaar moet zijn. Een gemeente moet dus direct een boete kunnen opleggen of een gemeentelijke taxivergunning kunnen schorsen/intrekken bij de hierboven genoemde gedragingen. Dit moet op een efficiënte manier kunnen. Onder andere de gemeente Amsterdam betaalt veel leergeld doordat op een bewerkelijke manier gehandhaafd moet worden. Doordat de huidige wetgeving onvoldoende aangrijpingspunten biedt om te handhaven op taxi's, zijn de mogelijkheden van direct ingrijpen beperkt en de procedures vaak lang en omslachtig. Direct gemeentelijk ingrijpen op gedragingen en herkenbaarheid moet dus onlosmakelijk verbonden zijn met de nieuwe wet.

Ad 2
Wij staan achter het idee dat er verschillende bevoegdheden voor Rijk en gemeenten zijn. De manier waarop de bevoegdheden verdeeld worden, is voor ons echter nog een punt van aandacht. Daar waar het administratieve zaken betreft (aanwezigheid chauffeurspas, wel of geen APK, wel of geen ondernemersvergunning, ijking van de

boordcomputer, niet houden aan de rij- en rusttijden) ligt wat ons betreft de verantwoordelijkheid bij het Rijk. Hierbij maken wij graag verdere afspraken over de invulling van deze handhaving door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Als het gaat om die zaken die rechtstreeks de klant kunnen raken, zullen gemeenten de mogelijkheid moeten hebben regels te stellen en daarop te kunnen handhaven. Gemeenten worden immers als eerste direct aangesproken als de taximarkt niet naar behoren functioneert. In dat kader pleiten wij ervoor dat de bevoegdheden van gemeenten niet te beperkt worden geformuleerd. Juist bij incidenten is het goed als gemeenten snel en zakelijk kunnen reageren. Onder het kopje bevoegdheden gaan wij dieper in op dit onderwerp.

Ad 3
Als G4-gemeenten pleiten wij er voor dat gemeenten de taximarkt op een integrale wijze kunnen structureren. Dit betekent enerzijds dat het vervoer van de taxi goed geregeld moet worden. Anderzijds betekent dit dat er aandacht moet zijn voor die zaken die onlosmakelijk zijn verbonden met de huidige taximarkt. Daarbij gaat het onder andere om agressie, geweld, intimidatie en verstoring van de openbare orde. Juist door alle onderdelen van de taximarkt zoveel mogelijk onder één noemer te brengen, kan er integraal beleid worden opgesteld en kan de huidige gefragmenteerde aanpak worden voorkomen. Hierdoor zullen de lasten voor ondernemers en chauffeurs tot een minimum beperkt kunnen worden. Wij gaan er daarom van uit dat de wetswijziging gemeenten de mogelijkheid geeft eisen te kunnen stellen aan de genoemde aspecten en dat er ook op kan worden toegezien en gehandhaafd, onder andere via boetes, dan wel het weren van chauffeurs van de lokale taximarkt. Dat gemeenten een eigen autonome verordenende bevoegdheid hebben betekent ons inziens niet dat in de Wet personenvervoer 2000 de taxiproblemen niet integraal en doeltreffend benaderd moeten worden. Onder het kopje handhaving gaan wij verder in op dit onderwerp.

Bevoegdheden
Zoals onder 2 gemeld, onderschrijven wij een verdeling van bevoegdheden. Gemeenten moeten niet gaan handhaven op zaken die beter landelijk ingevuld en gehandhaafd kunnen worden. De invulling van deze bevoegdheden is wat ons betreft daarom van belang: zaken waar de gemeente zelf last van kan krijgen of waar handhaving door de gemeente logischer is, zouden bij de gemeente moeten kunnen horen. Gemeenten moeten ervoor kunnen kiezen deze zaken zelf aan te pakken, als dit volgens de gemeente prioriteit moet hebben. In andere gevallen blijft handhaving door de Inspectie Verkeer en Waterstaat mogelijk. Hieronder behandelen we deze zaken puntsgewijs.

Ministeriële regelingen
De artikelen 82a en 82b, waarin de gemeentelijke bevoegdheden worden omschreven, zijn uitputtend beschreven. Er is daarnaast nog aan toegevoegd dat middels ministeriële regelingen nadere regels kunnen worden gesteld over deze bevoegdheden. Naar onze mening is de reikwijdte van de ontwerpwet daarmee nog niet volledig duidelijk. Daarnaast houdt deze manier van formuleren het gevaar in dat er op gezette tijden wijzigingen worden aangebracht in de gemeentelijke bevoegdheden. Dit zou betekenen dat gemeenten vaker dan gewenst het eigen beleid moeten wijzigen. Wij zouden daarom graag zien dat er een verplichting wordt opgenomen dat gemeenten gehoord moeten worden bij een mogelijke nieuwe invulling van ministeriële regelingen.

Bij het vaststellen van nieuwe ministeriële regelingen dient te worden opgenomen dat gemeenten de mogelijkheid krijgen tijdig te reageren op nieuwe voorstellen.

Bevoegdheden ruimer formuleren
In de wetsvoorstellen staan de mogelijke bevoegdheden waarover gemeenten straks kunnen beschikken. Onduidelijk is waarom ervoor gekozen is deze bevoegdheden uitputtend op te sommen. Naar onze overtuiging is het op dit moment juist van belang de bevoegdheden niet te beperkt te formuleren. Juist in de praktijk moet blijken welke bevoegdheden nu echt nodig zijn. Op basis van de evaluatie die na een jaar gehouden wordt, kunnen eventueel extra aanvullende eisen aan deze bevoegdheden gesteld worden. Uitgangspunt voor ons is echter dat wij eisen moeten kunnen stellen om de problemen die op de lokale markt spelen zelf op te lossen. Daarbij past geen beperking in de opsomming van bevoegdheden. Wij zullen als G4 onze verantwoordelijkheid nemen geen lappendeken aan regels te creëren. Als G4 kunnen wij het voortouw nemen en voorbeelden aandragen hoe de markt georganiseerd kan worden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de gemeentelijke bevoegdheden, is maatwerk per gemeente mogelijk en wordt een al te verschillende invulling per gemeente voorkomen.

Geadviseerd wordt de bevoegdheden in de wetsteksten ruimer te formuleren. De G4-gemeenten nemen de verantwoordelijkheid om te zorgen voor eenheid in de uitvoering. Wij houden u hier graag van op de hoogte.

Vervoerplicht
Onder de huidige wetgeving geldt geen vervoerplicht voor taxichauffeurs. In de nieuwe wetgeving wordt hier wel in voorzien. Taxichauf-

feurs zijn straks verplicht iemand mee te nemen op de door de gemeente aan te wijzen weggedeelten, uitzonderingen daargelaten (bv bij dronkenschap). Aangezien deze vervoerplicht is opgenomen in het Bp2000 (artikel 74a) gaan wij ervan uit dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat hier op zou moeten handhaven. In onze ogen is dit echter niet logisch: als gemeenten de mogelijkheid krijgen gebieden aan te wijzen waar de vervoerplicht geldt, dan moeten ook gemeenten de bevoegdheid krijgen om hier op toe te zien. Anders kan zij haar eigen aanwijzing niet handhaven. Het is bovendien niet uit te leggen dat een gemeentelijke toezichthouder niet kan optreden, als hij ziet dat onder zijn neus de vervoerplicht wordt geschonden.

Wij adviseren om gemeenten de mogelijkheid te geven zelf te kunnen handhaven op de vervoerplicht.

Herkenbaarheid

De herkenbaarheid van de voertuigen wordt in het wetsontwerp op twee plekken geregeld: in artikel 79 wordt een algemene landelijke herkenbaarheid geformuleerd, die op basis van een ministeriële regeling nader ingevuld kan worden. In de artikelen 82a en 82b wordt de bevoegdheid genoemd om als gemeente eisen te stellen aan de herkenbaarheid van taxi's. Het is onze overtuiging dat gemeenten zoveel mogelijk zelf moeten kunnen regelen op dit gebied en dat de bevoegdheden van gemeenten hier niet te beperkt moeten worden. Juist handhaving op zicht (kleur, daklicht e.d.) zorgt voor een duidelijke en efficiënte eerste schifting voor een handhaver, wat de effectiviteit van de handhaving ondersteunt. Naar onze mening zou de herkenbaarheid op landelijk niveau zoveel mogelijk beperkt moeten blijven tot het dragen van een blauwe kentekenplaat en het hebben van een daklicht. Als G4-gemeenten zijn wij bereid samen met u te bekijken hoe de invulling hier van zodanig kan plaatsvinden, dat er geen wildgroei ontstaat aan verschillende eisen per gemeente.

Wij adviseren de invulling van herkenbaarheid, naast kenteken en daklicht, zoveel mogelijk bij de gemeenten te leggen. Om deze reden gaan wij graag met u in gesprek om de verdere invulling van het onderdeel 'herkenbaarheid' te bespreken.

Notoire verkeersovertreders

Taxichauffeurs zijn een visitekaartje van de stad. Zij moeten netjes, voorkomend en betrouwbaar zijn en de klant centraal zetten. Daarnaast dienen zij zich in het verkeer veilig te gedragen. In dat licht past het niet als de chauffeurs zich in het verkeer misdragen (door rood rijden, te hard rijden, onveilig verkeersgedrag in het algemeen). Om die reden moet het mogelijk zijn chauffeurs die op grote schaal verkeersovertredingen begaan te weren (met andere woorden: geen

gemeentelijke taxivergunning te geven). Middels CJIB-informatie is dit voor gemeenten na te gaan. Deze mogelijkheid moet opgenomen worden in zowel artikel 82a als in artikel 82b. Wij zijn bereid een definitie van deze notoire verkeersovertreders, in samenwerking met het ministerie en de politie verder uit te werken. Daarbij moet bekeken worden of de definitie ook breder getrokken kan worden naar niet-verkeersgerelateerde zaken, zoals geweld, oplichting en intimidatie.

Het dient voor gemeenten mogelijk te zijn notoire verkeersovertreders te weren, door hen een gemeentelijke vergunning te weigeren (dan wel in te trekken). De G4-gemeenten zijn bereid een definitie hiervan samen met politie en ministerie verder uit te werken.

BIBOB

In de huidige wetsontwerpen is opgenomen dat gemeenten de mogelijkheid moeten krijgen eventuele gemeentelijke vergunningen voor taxigroepen te onderwerpen aan een BIBOB-toets. Wij juichen dit voorstel toe. Wij zien echter graag ook de mogelijkheid taxiondernemers die niet bij een groep aangesloten zijn te kunnen onderwerpen aan een BIBOB-toets. Met andere woorden: voor alle ondernemers (dus ook ZZP'ers) zou dit voor gemeenten mogelijk moeten zijn. Voor de duidelijkheid: ook hier geldt weer dat gemeenten de mogelijkheid graag willen hebben. BIBOB zal zeker niet bij elke vergunningaanvraag ingezet worden.

De G4-gemeenten zien graag de mogelijkheid BIBOB op alle taxiondernemers op de eigen taximarkt van toepassing te laten zijn.

Weigeren chauffeurs op standplaatsen

Gemeenten krijgen straks de mogelijkheid weggedeelten aan te wijzen waar alleen chauffeurs mogen komen die aan bepaalde eisen voldoen. Een voor de handliggende invulling daarvan is dat standplaatsen gereserveerd worden voor die chauffeurs die zich aan deze eisen houden. Het wetsontwerp gaat er echter specifiek van uit dat chauffeurs die niet aan deze eisen voldoen, nog wel op de gemeentelijke markt actief mogen zijn, bijvoorbeeld in de belmarkt of als zij mensen willen afzetten in de betreffende gemeente. Dit laatste zou echter niet van toepassing moeten zijn op de standplaatsen. Standplaatsen moeten te allen tijde gereserveerd kunnen worden voor chauffeurs die hun diensten mogen aanbieden op de opstapmarkt.

De G4-gemeenten willen expliciet de mogelijkheid hebben standplaatsen te reserveren voor die chauffeurs die zich aan de gemeentelijke eisen houden. Chauffeurs die niet voldoen aan deze eisen moeten geweerd kunnen worden van de standplaats.

Alleen Tram/lijnbusbaanontheffing voor toegelaten taxichauffeurs
In een aantal steden is het voor taxichauffeurs mogelijk een tram/lijnbusbaanontheffing (TBO) aan te vragen. Deze ontheffing kunnen chauffeurs vaak aanvragen, nadat zij een examen met goed gevolg hebben afgelegd. Belangrijkste aandachtspunt daarbij is de verkeersveiligheid. De ontheffing is immers gebaseerd op het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990). Wij zien als G4-gemeenten graag de mogelijkheid alleen chauffeurs die op de gemeentelijke taximarkt toegelaten zijn een TBO te verlenen. Hiermee krijgen de chauffeurs die extra willen investeren in de kwaliteit van hun dienstverlening een beloning. De tram- en busbanen worden bovendien verkeersveiliger, door de strengere eisen die er gelden.

De G4-gemeenten pleiten er voor de tram/busbaanontheffing (gebaseerd op RVV 1990) alleen te kunnen toekennen aan die chauffeurs die toegelaten zijn tot de gemeentelijke opstapmarkt.

Tarieven
In artikel 81 regelt u de maximumtarieven die chauffeurs mogen rekenen aan hun klanten. Als G4 pleiten wij er voor dat het mogelijk moet zijn dat gemeenten (op een standplaats) kunnen eisen dat alleen op de meter gereden wordt, indien de klant dit wil. Indien een chauffeur tegen de wil van de klant een zonetarief wil doordrukken, dan moet een gemeente daar tegen kunnen optreden. Tevens pleiten wij er voor te kunnen optreden tegen chauffeurs van busjes, die een te hoog starttarief hanteren. Wij herinneren u hierbij aan de opmerking in onze brief van 31 augustus jl. waarin wij pleiten voor een eenduidige en eenvoudige tariefsystematiek.

De G4-gemeenten beschikken graag over de bevoegdheid te kunnen handhaven op verkeerd gebruik van het tarievensysteem.

Zichtbaarheid tarieven
In het verlengde van het vorige punt, zien wij als G4 graag de mogelijkheid te kunnen optreden indien een chauffeur de tarieven onvoldoende zichtbaar op het voertuig heeft aangebracht.

De G4-gemeenten beschikken graag over de mogelijkheid op te kunnen treden tegen chauffeurs die de tarieven onvoldoende zichtbaar op het voertuig hebben geplaatst.

Verwachtingen

Als G4-gemeenten verwachten wij met de aanvullingen op de Wet personenvervoer 2000 een aantal eisen en voorwaarden te kunnen stellen, die naar onze mening de kwaliteit van het taxivervoer op de lokale markt ten goede komen. Hieronder zijn deze punten op een rijtje gezet.

Examen

Van alle taxichauffeurs die op de opstapmarkt actief willen zijn, moet geëist kunnen worden dat zij een gemeentelijk examen afleggen. Dit gemeentelijk examen betreft een integrale toets, waarmee voor de chauffeurs de huidige versnipperde examens en aanvraagformulieren voor bijvoorbeeld de gemeentelijke standplaats en tram/lijnbusbaanontheffing vervangen worden. Dit examen is nodig om een gemeentelijke taxivergunning te krijgen om op de opstapmarkt actief te zijn, dan wel om bij een groep te horen, die op de opstapmarkt actief wil zijn.

Tezamen gebruiken van 82a en 82b

In de wet is opgenomen dat gemeenten algemene eisen kunnen stellen aan taxichauffeurs en dat taxichauffeurs verplicht kunnen worden zich aan te sluiten bij een groep om op de opstapmarkt actief te zijn. Wij gaan ervan uit dat beide mogelijkheden, mocht dit naar oordeel van de gemeente nodig zijn, tegelijkertijd gebruikt kunnen worden. Dit sluit aan bij de wens die wij als G4 in onze eerdere brief van 31 augustus jl. hebben geuit om zowel groepsvorming verplicht te stellen, als op te kunnen treden tegen individuele chauffeurs. Wij gaan er daarbij ook van uit dat het mogelijk is zowel een groepsvergunning (op basis van artikel 82b) als een individuele gemeentelijke vergunning (op basis van artikel 82a) uit te geven.

Eén organisatie

Wij gaan ervan uit dat het wetsontwerp ons de mogelijkheid geeft te eisen dat een chauffeur op de lokale markt slechts bij één groep mag zijn aangesloten. Dit voorkomt onduidelijkheid voor de klant, de gemeente en de groepen zelf.

Eisen aan leeftijd/milieukenmerken van het voertuig

In de keurmerken maar ook in de eisen die gemeenten nu stellen aan taxi's om op de standplaats te komen, zijn leeftijds- en milieueisen opgenomen. Wij gaan ervan uit dat deze eisen onder de nieuwe wet

een integraal onderdeel kunnen zijn van het eisenpakket.

Maximale groepsgrootte
In de wetsteksten is expliciet opgenomen dat gemeenten eisen kunnen stellen aan groepen op de opstapmarkt. Wij gaan er in dit kader dan ook van uit dat deze eisen ook gelden voor de maximum-omvang van groepen en het maximumaantal groepen dat op de opstapmarkt actief kan zijn. Dit kan bijvoorbeeld noodzakelijk zijn op standplaatsen waar de capaciteit door fysieke omstandigheden beperkt is. Wij zien als G4-gemeenten echter wel in dat dit een maatregel is die pas genomen kan worden als alle andere maatregelen niet gewerkt hebben. Met andere woorden: het betreft hier een laatste redmiddel.

Handhaving

Last onder bestuursdwang/last onder dwangsom
In artikel 82c van het wetsontwerp staat dat gemeenten de mogelijkheid krijgen een last onder bestuursdwang op te leggen aan chauffeurs, dan wel groepen die zich niet houden aan de regels die de gemeente stelt. Naar onze mening is dit een omslachtige manier van handhaven. Een last onder bestuursdwang (en dus een last onder dwangsom) gaat ervan uit dat de overtreder de kans krijgt de gedraging eerst ongedaan te maken, alvorens overgegaan wordt tot het opleggen van een boete. Wij zien graag een directere vorm van handhaving: het moet mogelijk zijn bij overtreding van een regel direct een boete op te leggen (bijvoorbeeld een bestuurlijke boete) of een gemeentelijke taxivergunning in te nemen. Bij typische taxizaken als ritten weigeren, onbeschoft gedrag en het niet opvolgen van aanwijzingen van het bevoegd gezag is het in onze ogen absoluut niet doelmatig een last onder bestuursdwang/dwangsom te gebruiken. Belangrijker nog: dit zijn overtredingen die een lik-op-stuk beleid rechtvaardigen. Graag gaan wij over de invulling hiervan nog verder met u in gesprek.

De G4-gemeenten zien graag dat de gemeenten zoveel mogelijk lik-op-stuk-beleid kunnen toepassen. Last onder bestuursdwang is onze ogen geen geëigend middel daarvoor. De G4-gemeenten gaan hierover graag verder met u in gesprek.

Intrekken gemeentelijke vergunning/opleggen boete bij alle genoemde gedragingen
In relatie met het vorige punt gaan wij ervan uit dat alle in deze brief genoemde gedragingen kunnen leiden tot het intrekken van een gemeentelijke taxivergunning, dan wel het opleggen van een boete.

In dat kader zien wij dan ook graag dat in artikel 82c wordt opgenomen dat gemeenten bevoegd zijn een gemeentelijke taxivergunning in te trekken en een bestuurlijke boete op te leggen, indien dit naar het oordeel van de gemeente noodzakelijk is. Overigens geldt voor al deze zaken dat de straf in verhouding moet staan met de overtreding. Hier zullen wij als G4 dan ook zeer zorgvuldig naar kijken.

Gemeenten moeten expliciet de mogelijkheid krijgen een gemeentelijke taxivergunning in te trekken of een bestuurlijke boete op te leggen.

Infrastructuur

First in/First out
Uitgangspunt, ook van de nieuwe wet, is de geliberaliseerde of gedereguleerde taximarkt, waarbij de klant keuzevrijheid heeft bij het kiezen van een taxi. In een aantal gevallen kunnen wij ons voorstellen dat dit problemen oplevert voor de inrichting van standplaatsen. In sommige gevallen is het fysiek immers lastig de standplaats zodanig in te richten dat inhalen van andere taxi's mogelijk is. In sommige gevallen is het daarnaast gewenst vooralsnog de keuzevrijheid nog niet door te voeren, omdat dit kan leiden tot ronselpraktijken van chauffeurs die klanten naar een auto dirigeren.

Gemeenten zouden, afhankelijk van de specifieke locatie, er voor moeten kunnen kiezen het First in/First out principe op standplaatsen wel of niet in te zetten.

Financiering
In uw brief aan de Tweede Kamer van 9 juli 2009 met kenmerk DGMO/DRV/2009-4513 geeft u aan dat gemeenten leges mogen heffen voor de kosten die gepaard gaan met de vergunningverlening. Tevens geeft u aan dat de financiële consequenties aandacht krijgen in het implementatietraject. In onze brief van 31 augustus jl. hebben wij aangegeven daarover graag met u in gesprek te gaan. Tot op heden hebben wij hier nog geen reactie op mogen krijgen.

Het is onze stellige overtuiging dat, ondanks de mogelijke zelfregulering van de branche, handhaving door de overheid nodig blijft, al is het maar om excessen te kunnen aanpakken. De afgelopen jaren hebben laten zien dat deze handhaving erg kostbaar is. Indien de handhaving nodig is om chauffeurs aan te pakken die zich misdragen, is het redelijk om te verwachten dat de branche daar zelf de kosten voor gepresenteerd krijgt. Houden de taxichauffeurs op de lokale markt zich aan de regels, dan gaan de kosten van de handhaving omlaag en hoeven er minder kosten doorberekend te worden. Deze

stok achter de deur zou in onze ogen bijdragen aan het zelfregulerend vermogen van de branche.

De kosten van handhaving door de gemeente moeten, in ieder geval deels, bij de branche neergelegd kunnen worden.

Sowieso vinden wij het als G4-gemeenten van belang met u van gedachten te wisselen over de kosten die komen kijken bij de implementatie en uitvoering van de wet. Dit wordt extra belangrijk, indien u van mening bent dat de kosten van de handhaving niet aan de branche doorberekend kunnen worden. Wij gaan daarover graag met u in gesprek.

Samenwerking

Wij blijven ervan overtuigd dat een goede samenwerking tussen de verschillende partijen (Rijk, gemeenten en taxibranche) noodzakelijk is en blijft om de problematiek het hoofd te kunnen bieden. Om die reden willen wij graag met u in overleg hoe deze samenwerking onder de nieuwe wet vorm kan krijgen. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de samenwerking op het gebied van handhaving tussen gemeenten, politie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Tot slot

De hierboven geschetste wensen en verwachtingen zullen, zoals al eerder in deze brief genoemd, niet vanzelfsprekend door alle gemeenten volledig geïmplementeerd hoeven te worden. Als G4-gemeenten zien wij echter graag de mogelijkheid om op basis van de lokale behoefte een juist niveau van aanvullende regels te kunnen stellen en te handhaven. Het is daarbij nodig dat gemeenten de ruimte krijgen een op henzelf toegesneden pakket aan maatregelen te kunnen kiezen. Uitgangspunt hierbij blijft dat als de taximarkt zich ordentelijk en naar wens gedraagt er geen aanvullende regulering nodig is.

Om uniformiteit in het beleid van gemeenten te krijgen, zien wij een belangrijke voortrekkersrol voor de G4 weggelegd. Wij gaan daarom graag met u in overleg over het opstellen van een modelverordening, die door alle gemeenten toegepast zou kunnen worden, indien zij wensen over te gaan tot regulering van de lokale taxibranche. Van belang is dat deze modelverordening gemeenten een integrale aanpak biedt om de problemen op de taximarkt aan te pakken. Hierbij zullen wij, waar mogelijk, samenwerking met de VNG zoeken. Ook willen we graag met u verder nadenken over de invulling van de term herkenbaarheid, de invulling van de manier waarop groepsvorming zou kunnen plaatsvinden, de toepassing van het juridisch instrumentarium en de verdere opbouw van de klachtensystematiek.

Ook met de KNV gaan wij hierover graag in overleg. Wij sturen deze brief daarom in kopie aan de KNV.

Wij gaan er vanuit dat de prettige samenwerking tussen het Rijk en de G4 gecontinueerd kan worden. Graag gaan wij daarom op korte termijn met u in gesprek over de in deze brief genoemde punten.

Hoogachtend,

Mede namens mijn G4-collegawethouders verkeer J.H. Gerson (Amsterdam), J.M. Vervat (Rotterdam) en mw. I. de Bondt (Utrecht),



P.W.M. Smit
Voorzitter G4 Verkeer en Vervoer
Wethouder Verkeer, Binckhorst, en Milieu van de Gemeente Den Haag

Cc KNV