Handhavingsplan

Kwaliteitsverbetering taxistandplaats CS

februari 2008

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
2. Algemene rollen en verantwoordelijkheden 3
3. Werkwijzen: sanctioneren en informatie uitwisselen 4
4. Handhavingsinzet (capaciteit) en planning 9
5. Aansturing, regie en coördinatie 10

BIJLAGEN
Bijlage 1: bevoegdheden en beperkingen 11

1. Inleiding

Per 1 maart 2008 wordt de taxistandplaats bij het Centraal Station selectief toegankelijk gemaakt voor taxi's die in het bezit zijn van een belanghebbendenvergunning voor deze standplaats. Chauffeurs moeten hiervoor aan een aantal eisen voldoen. Zo moeten chauffeurs kunnen aantonen dat zij of hun bedrijf beschikt over het landelijke TX-keurmerk (norm 17020 of 45011). Daarnaast moeten ze een ontheffing tram- en busbanen, een roetfilter (als het een dieselvoertuig betreft) en een voertuig met een maximale leeftijd van zes jaar hebben. De bedoeling is om een grote kwaliteitsverbetering door te voeren, zodat aan bezoekers die een taxi nemen vanaf CS weer een warm welkom en een gegarandeerde taxikwaliteit wordt gegeven. Een en ander staat beschreven in het Uitvoeringsprogramma Kwaliteitsverbetering CS dat in november 2007 door het college is vastgesteld. Het college heeft aangegeven om aanvullend op het uitvoeringsprogramma een specifiek handhavingsplan voor dit gebied te willen vaststellen. Adequate handhaving is immers essentieel voor een goede introductie van de belanghebbendenvergunning.

Het doel van het handhavingsplan is enerzijds om helderheid te geven aan alle handhavende instanties in het stationsgebied als het gaat om de inzet, werkwijzen en samenwerking, en anderzijds als gevolg daarvan de resultaten van de handhaving te optimaliseren en een adequaat handhavingsniveau te garanderen. Het gaat in eerste instantie om de rollen en taken van de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (IVW), de politie Amsterdam-Amstelland en de Dienst Stadstoezicht (DST), en in mindere mate het Openbaar Ministerie, Stichting TX-keur en de Dienst Persoonsgegevens.

2. Algemene rollen en verantwoordelijkheden

De fysieke afsluiting in de vorm van een slagboom heeft een belangrijke functie voor de handhaving. Chauffeurs die niet in het bezit zijn van een vergunning kunnen immers niet op de standplaats komen en daar dus geen overtreding begaan. Er wordt zowel een slagboom bij de entree van de standplaats als aan het einde van de standplaats neergezet. Gebeurt het onverhoopt toch dat een chauffeur onrechtmatig de standplaats opgaat (bijvoorbeeld door een defecte slagboom of het bumper aan bumper oprijden van de standplaats), dan is het aan verschillende handhavende instanties om actie te ondernemen.

In de praktijk hebben verschillende instanties taken als het gaat om het naleven van de regels. Voor de duidelijkheid en volledigheid staan hieronder de rollen en verantwoordelijkheden van verschillende (handhavings)instanties omschreven en hoe deze zich tot elkaar verhouden.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

- handhaven van de wettelijke vereisten die gekoppeld zijn aan het taxiondernemerschap, de uitoefening van het beroep en taxiregelgeving, zoals die staan beschreven in de Wet en het Besluit Personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de Wet op de economische delicten. Voorbeelden zijn het handhaven op juiste rittenadministratie, juiste bandenmaat, geldige chauffeurspas;
- doorlichten van een aanvrager van de belanghebbendenvergunning (over wat er van die persoon bekend is).

Politie Amsterdam-Amstelland (wijkteam Nieuwezijds Voorburgwal en DCIV)

- handhaven van openbare orde op en rond taxistandplaats CS (onder verantwoordelijkheid van de burgemeester);
- handhaven op het gebruik van de ontheffing bus- en trambanen;
- creëren van veiligheidsgevoel bij bewoners en bezoekers van Amsterdam;
- ondersteunen van toezichthouders en verkeersregelaars (die niet bevoegd zijn om te verbaliseren);

- opsporen van strafbare feiten door taxichauffeur- en ondernemers onder verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie (Wetboek van Strafrecht) en handhaven op geldende regelgeving volgens Wegenverkeerswet;
- verminderen van overlast en criminaliteit met name door toezicht en handhaving op knooppunten van de infrastructuur.

Dienst Stadstoezicht
- handhaven op aanwezigheid en juist gebruik van de belanghebbendenvergunning voor de standplaats bij het Centraal Station (gemandateerd door Stadsdeel Centrum);
- handhaven op het naleven van specifieke vergunningvoorwaarden die gelden voor de belanghebbendenvergunning voor de standplaats bij CS door Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) (jn opdracht van IVV);
- handhaven van Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) en Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) in de omgeving van de standplaats;
- terugdringen van onwenselijk gedrag van taxichauffeurs;
- regelen van de doorstroom van al het stilstaand verkeer en het langdurig stilstaan op laad- en losplekken.

Dienst Persoonsgegevens
- verzorgen de uitgifte van belanghebbendenvergunningen aan chauffeurs
- verwerken informatie van handhavende instanties en gaan indien nodig over tot intrekking van de belanghebbendenvergunning.

Coördinatie Stationseiland (valt onder stadsdeel centrum)
- beheren en onderhouden van de gemeentelijke wegen en infrastructuur.

Stichting TX-keur
- handhaven op het landelijke TX-keurmerk en het daarbij geldende pakket van TX-eisen. De controles gebeuren in samenwerking met een onafhankelijke keuringsinstantie.

OM
- opsporen en vervolgen van strafbare feiten.

Specifieke bevoegdheden en beperkingen van politieagenten, verkeersregelaars en BOA's die in opdracht van bovengenoemde instanties optreden, zijn weergegeven in bijlage 1.

3. Werkwijzen: sanctioneren en informatie uitwisselen

Het is van belang dat verschillende handhavende instanties bekend zijn met elkaars werkwijzen. Zo moet voor hen duidelijk zijn wie waarop controleert, hoe met een overtreding wordt omgegaan en hoe die vervolgens wordt afgehandeld.

Politie

De politie controleert op twee typen overtredingen: *strafrechtelijke overtredingen* en zogenaamde *Muldergedragingen* (naar de Wet Mulder). Voorbeelden van Muldergedragingen zijn: hinderen van overig verkeer, niet opvolgen van aanwijzingen van de politie (K170), niet opvolgen van aanwijzingen toezichthouder (R630A), onnodig geluid veroorzaken (claxonneren)(R630B), kruispunt blokkeren (R419), stilstaan op fietsstrook (R331), stilstaan naast fietsstrook (R396B), stilstaan op voetgangersoversteekplaats of binnen 5 meter daarvan (R396C), geen gordel dragen (R396D), niet handsfree bellen (R533) en onjuist gebruik ontheffing tram/busbanen (R545). Op de Mulderrapportage geeft de betreffende agent aan om welke categorie het gaat. Taxi (TA) is een van de voertuigcategorieën. Daarnaast dient hij een projectcode op te geven. Elke mutatie met betrekking tot taxi's krijgt de projectcode 5555. Door een projectcode aan de bon te hangen wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel overtredingen er binnen een bepaald geografisch gebied of met een bepaald type

delict in een bepaalde tijdsperiode zijn gemaakt. Via het softwareprogramma Tobias-Kubus dat de politie gebruikt, kan de overlast in een bepaald gebied gemakkelijk in kaart worden gebracht. Er bestaan reeds twee projectcodes voor taxi's die overtredingen begaan op en rondom het Centraal Station. Voor de pilot 'weigeren korte ritten' die destijds gehouden is rondom het CS gold projectcode 5556. Voor andere taxiovertredingen geldt de code 5555. Beide codes worden momenteel weinig gebruikt. Afgesproken wordt dat alle handhavende instanties code 5555 gaan gebruiken. Hierbij is van belang dat er een nulmeting wordt opgenomen.

Muldergedragingen worden doorgestuurd naar het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), het uitvoeringsorgaan van het Openbaar Ministerie en de IVW ter afdoening. Boeterapporten van strafrechtelijke overtredingen worden direct doorgestuurd naar het Openbaar Ministerie. Het OM kan de overtreder een transactie aanbieden

Bij overtredingen met de ontheffing tram- en busbaan is de sanctionering als volgt geregeld. De eerste twee overtredingen leiden tot twee maanden intrekking van de ontheffing; de derde overtreding (binnen een jaar) tot intrekking van twaalf maanden. Indien de ontheffing tram- en busbanen voor de derde keer wordt ingetrokken, dan wordt als gevolg daarvan ook een intrekkingsbesluit genomen (door DPG) om de belanghebbendenvergunning in te trekken. De politie hanteert een separaat bonnenboekje.

Inspecteurs van IVW
IVW stelt in samenwerking met de politie jaarplanningen op voor controles. Maandelijks (elke vier tot zes weken) houdt IVW samen met de politie bij CS een grote controle. Het initiatief lag bij de politie, maar ligt nu voornamelijk bij IVW. De politie legt zich bij deze maandelijkse controles niet puur toe op taxi's, maar controleert ook andere doelgroepen die een overtreding begaan. Bij deze controles is altijd zowel iemand van de politie als iemand van IVW aanwezig.

In sommige gevallen leiden constateringen van het overtreden van taxiregels door de inspectie van Verkeer en Waterstaat tot bekeuringen, in uitzonderlijke gevallen ook tot intrekken van een chauffeurspas. Ook op basis van ambtsberichten van de politie worden in voorkomende gevallen chauffeurspassen ingetrokken. Hoewel het sporadisch zal voorkomen, dient IVW DPG te berichten over de ingetrokken chauffeurspas. Vervolgens kan DPG een intrekkingsbesluit voor de belanghebbendenvergunning nemen.

Dienst Stadstoezicht
De Dienst Stadstoezicht verzorgt sinds medio 2005 toezicht bij de taxistandplaats CS. Momenteel wordt door de dienst een team (een duo: een verkeersregelaar en een BOA) ingezet dat dagelijks tussen 10.00 – 04.00 uur aanwezig is. De verkeersregelaar richt zich voornamelijk op de toelating tot de standplaats. Indien de standplaats vol is dan maant de verkeersregelaar 'nieuwe' taxi's om door te rijden. Indien verkeersaanwijzingen worden genegeerd, schakelt de verkeersregelaar bij ernstige delicten of bij regelmatige herhaling de politie NZVBW in. Bij structurele overlast ligt de verantwoordelijkheid bij politieteam Veiligheidsteam Openbaar Vervoer (VOV). De BOA ziet toe op het gedrag van de chauffeurs en stelt een proces-verbaal op indien een chauffeur bijvoorbeeld (korte) ritten weigert. Bij het opstellen van het proces-verbaal dient de BOA dezelfde projectcode te hanteren als de projectcode die door de politie wordt gebruikt. Dit gaat buiten het OM omdat het betrekking heeft op het arbeidstijdenbesluit vervoer. IVW handelt ze vervolgens af. De Dienst Stadstoezicht is verantwoordelijk voor de kwalitatieve juistheid van deze data.

Bij de introductie van de belanghebbendenvergunning per 1 maart 2008 bestaat het risico dat niet-vergunninghouders in de omgeving van het centraal station naar klanten gaan zoeken. Om die reden is in het plan voorzien in een andersoortige handhavingsinzet door Stadstoezicht. Dagelijks wordt tot 1 mei 2008 18 uur gehandhaafd. Na die datum pleegt een mobiel team voor een tijdsbestek circa acht uur (een BOA en een verkeersregelaar) handhaving in de omgeving van het centraal station. Deze

handhaving is niet alleen belangrijk om de situatie rond het station te optimaliseren, maar ook om de toegang tot de standplaats voor houders van belanghebbendenvergunningen te waarborgen. Met DST is afgesproken om wekelijks te bekijken of meer of minder inzet van het mobiele team wenselijk is.

Vanaf maart 2008 blijft de verkeersregelaar toezien op het verkeer op de toevoerweg naar de standplaats. Dit is weliswaar afhankelijk van het aanbod aan taxi's op de standplaats. De BOA controleert per maart 2008 eveneens of chauffeurs zich houden aan de gestelde vergunningvoorwaarden die op de achterzijde van de vergunning staan vermeld. Aspecten die in de vergunningvoorwaarden opgenomen worden, zijn bijvoorbeeld het niet mogen weigeren van korte ritten en het niet langdurig mogen parkeren op de standplaats.

Voor overtredingen die verband houden met deze vergunningvoorwaarden is een systeem van gele en rode kaarten van toepassing. De eerste keer dat een chauffeur zich niet houdt aan een van de vergunningvoorwaarden, krijgt hij een gele kaart. De gele kaart kan worden gezien als een waarschuwing en leidt niet direct tot intrekking van de belanghebbendenpas. De waarschuwing wordt beschouwd als een besluit in de zin van de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB). De waarschuwing is zodanig serieus dat de toezichthouder die de gele kaart geeft, de zienswijze van de chauffeur opschrijft. Het voordeel van het direct opnemen van de zienswijze van de chauffeur is dat hij vervolgens niet eerst gehoord hoeft te worden. Houdt de chauffeur zich vervolgens een tweede keer niet aan de voorwaarden, dan ontvangt hij een rode kaart. Het is niet mogelijk dat de toezichthouder direct ziet of de chauffeur al een gele kaart heeft. Dit wordt bij DPG, die de gele en rode kaarten bijhoudt, bekeken in het systeem. Ook bij de rode kaart noteert de toezichthouder direct en terplekke de zienswijze van de chauffeur. Bij een rode kaart wordt zijn belanghebbendenvergunning ingetrokken en zijn elektronische pas geblokkeerd. De betreffende chauffeur kan dan niet meer op de standplaats bij CS komen. De handhavers van de Dienst Stadstoezicht maken bij het uitreiken van gele en rode kaarten een overtreding een rapport van bevindingen.

Werkwijze gele en rode kaarten in het kort
De werkwijze van de gele en rode kaarten is als volgt. Indien een overtreding wordt geconstateerd, wordt de chauffeur daarop aangesproken. Aan de chauffeur wordt medegedeeld dat er een rapport/bon zal worden opgemaakt. Chauffeur wordt medegedeeld dat de sanctie een waarschuwing of een intrekking kan zijn, afhankelijk van een eerdere waarschuwing. De chauffeur wordt gevraagd naar zijn zienswijze/reactie. DST stuurt het rapport vervolgens binnen 24 uur naar DPG. DPG beziet of de chauffeur eerder is gewaarschuwd. Indien dat niet het geval is, volgt het besluit 'waarschuwing'. Heeft de chauffeur al eerder in de voorafgaande twaalf maanden een waarschuwing gehad, dan volgt het besluit 'intrekking belanghebbenden vergunning'. De voorgestelde periode is twee maanden. Het besluit wordt achteraf opgemaakt en toegezonden door DPG aan chauffeur/belanghebbende. In het besluit wordt de termijn van zes weken vermeld waarbinnen bezwaar kan worden ingediend. DPG maakt vervolgens per fax aan Erdi kenbaar dat de betreffende pas ingetrokken moet worden. Erdi beheert de elektronische passen en kan deze blokkeren. In geval van intrekking wordt louter de pas geblokkeerd. De pas, waarvoor de chauffeur een borg heeft betaald, en de vergunning worden niet fysiek ingenomen. De pas wordt niet na een aantal maanden opnieuw uitgegeven aan de chauffeur: ingetrokken is ingetrokken. Tot slot informeert DPG stichting TX-keur indien een rode kaart is uitgegeven en het besluit is genomen om deze pas in te trekken.

Het intrekken van de belanghebbendenvergunning gaat gepaard met een intrekkingsbesluit waarop bezwaar en beroep mogelijk is. Wel wordt direct de toegang tot de standplaats ontzegd via het softwarematig blokkeren van de toegangspas. Van belang is dat tijdelijke intrekking van een vergunning in het bestuursrecht wordt gezien als een sanctie en zal dientengevolge intensief worden getoetst door bezwaarcommissie en rechter. Totale intrekking van een vergunning wordt niet gezien als sanctie en kent een marginale toetsing. Voor de uitvoering – het nemen van het besluit – wordt DPG door vergunningverlener stadsdeel Centrum gemandeerd.

Controleurs van TX-keur

Stichting TX-keur laat controles uitvoeren door onafhankelijke keuringsinstanties. Jaarlijks wordt elke TX-keurhouder gecontroleerd. Deze controle wordt aangekondigd. Daarnaast voert de instantie onaangekondigde controles uit. Het aantal onaangekondigde controles dat TX-keur uitvoert, is afhankelijk van het aantal chauffeurs. Een chauffeur die TX-keur haalt, betaalt ook indirect voor deze controles. Op basis van 350 TX-taxi's kan TX-keur circa 8 tot 10 uur per week kunnen controleren op de standplaats. Indien overtredingen bij een chauffeur worden geconstateerd kan zijn TX-keur worden ingetrokken. Dit gebeurt eveneens door de certificerende instellingen. Tegen dit besluit kan bezwaar aangetekend worden bij de desbetreffende certificerende instantie. Stichting TX-keur heeft met de certificerende instanties afgesproken dat zij bezwaren binnen 14 dagen afhandelen. Gedurende deze 14 dagen heeft de intrekking een opschortende werking. Vervolgens kan de chauffeur nog in beroep gaan tegen de uitspraak bij de rechter. Dit heeft echter *geen* opschortende werking. Een derde mogelijkheid is dat TX-keur onaangekondigde controles uitvoert indien zij van handhavers van de Stadstoezicht te horen krijgen dat bepaald kwaliteitsaspecten in verval dreigen te raken bij een aantal chauffeurs. DST en TX-keur maken hierover bilaterale afspraken.

Het reglement TX-keur voorziet ten aanzien van haar eigen keurmerk in een sanctioneringsschema. In dat schema hebben bepaalde overtredingen direct gevolgen voor het keurmerk en bepaalde overtredingen pas na herhaald onvoldoende presteren. Rechtstreeks gevolg van het eventueel verliezen van het TX-keur – hiertoe wordt besloten door de certificerende instanties – is dat ook de geldigheid van de belanghebbendenvergunning verloren gaat. Stichting TX-keur, die informatie krijgt van de certificerende instanties, dient deze informatie daarom door te geven aan de Dienst Persoonsgegevens. Daarnaast heeft DPG ook de mogelijkheid een en ander te checken via de website van TX-keur. DPG kan vervolgens een traject in werking stellen om ook de belanghebbendenvergunning van een chauffeur in te trekken. Het risico hierbij is wel dat er behoorlijk wat tijd overheen kan gaan, voordat de gemeente hiertoe kan overgaan. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als een chauffeur bezwaar maakt tegen de intrekking van zijn TX-keurmerk. Zoals aangegeven, handelen de certificerende instanties bezwaren binnen 14 dagen af. DPG zal in dat geval moeten wachten tot dat traject is afgerond.

Sanctionerings- en informatie uitwisselingsschema

Handhavende instantie	Actie (verbalisatie)	Afhandeling en/of Doorgifte aan	Consequenties voor chauffeur
Politie	Boeterapporten	Muldergedragingen → CJIB Strafrechtelijke zaken → OM	Boete Boete en/of zitting
	Staanhoudingsverslagen	IVW	Afhankelijk van de aard
IVW	Boeterapporten	Muldergedragingen → CJIB Strafrechtelijke zaken → OM	Boete Boete en/of zitting
	Staanhoudingsverslagen	Politie	Afhankelijk van de aard
DST	Proces-verbalen	Politie (en dan CJIB/ IVW)	Boete
	Gele en rode kaarten	DPG	Waarschuwing – intrekken TX-keur → intrekken BHV
	Verkeersaanwijzingen	-----	Opvolgen van aanwijzing
	Kentekenregistratie	Politie	Extra in gaten gehouden
	Registratie opmerkelijke zaken	TX-keur (evt. extra controles)	Waarschuwing – intrekken TX-keur → intrekken BHV
TX-keur	Eigen sanctioneringssysteem	DPG	Waarschuwing – intrekken TX-keur → intrekken BHV

Algemene afspraken over informatie uitwisseling
Om de handhaving zo strikt, maar tevens soepel mogelijk te laten verlopen, committeren alle handhavende partijen zich aan de volgende afspraken omtrent documentatie en informatie uitwisseling.

- Alle handhavende partijen houden zoveel als mogelijk een documentatiesysteem bij waarbij een relatie wordt gelegd tussen overtredingen en taxichauffeur. Deze dient zo actueel en dynamisch mogelijk te zijn.
- Bij de uitwisseling van gegevens dienen privacyregels in acht te worden genomen.
- Alle handhavende diensten treden strikt en consequent op bij overtredingen in en rondom het stationsgebied.
- Alle handhavende instanties die bevoegd zijn tot het maken van boeterapporten en/of proces-verbalen hanteren hierbij altijd en eenduidig de volgende projectcode: 5555. Deze werkwijze

garandeert een betere taxikwaliteit en tevens worden zo de verschillende handhavingsinspanningen zichtbaar.

4. Handhavingsinzet (capaciteit) en planning

Dienst Stadstoezicht
De Dienst Stadstoezicht gaat de eerste twee maanden na de introductie van de belanghebbendenvergunning intensief controleren en toezicht houden op en rondom het Centraal Station. Dit toezicht vindt plaats via in eerste instantie plaats via een vaste plek, in casu de standplaats. Afhankelijk van de noodzaak handhaven toezichthouders ook in de directe omgeving van de standplaats. Vanaf de tweede helft van 2008 wordt toezicht gehouden via mobiele teams, die zowel de standplaats als de omgeving van het station in de gaten houden. De inzet na de introductie wordt gehandhaafd op twee maal 18 uur per dag. Per 1 mei 2008 wordt hun inzet teruggeschroefd tot circa 8 uur per dag. Hierbij wordt gewerkt met venstertijden. Dus afhankelijk van de periode (bijvoorbeeld de verschuiving van het licht) vindt deze inzet plaats tussen 10.00 en 22.00 uur. De teams bestaan uit twee handhavers. In veel gevallen is dat een verkeersregelaar in combinatie met een BOA. De teams worden aangepast afhankelijk van wat 'de straat' vraagt. IVV en DST evalueren wekelijks de noodzaak voor meer of minder inzet. Dit wordt naar aanleiding daarvan aangepast.

Stichting TX-keur
Ook Stichting TX-keur gaat per maart 2008 intensieve controle-acties op touw zetten. Het betreffen onaangekondigde controles die puur gericht zijn op het controleren van TX-keur en de bijbehorende voorwaarden.

Op basis van 350 taxi's, die TX-keur halen, kan Stichting TX op de standplaats circa 8 tot 10 uur per week kunnen controleren. Indien het aantal TX-keurmerkhouders groter is, kan meer uren controle worden ingezet. TX-keur geeft aan dat de frequentie direct na de introductie van de belanghebbendenvergunning enigszins hoger kan zijn, en later in het jaar wat minder. TX-keur vult haar uren variabel in, bijvoorbeeld in 4 à 5 blokken van 2 uur. Dit kan ook 's avonds of in de weekenden zijn.

Politie en IVW
De politie en het Veiligheidsteam Openbaar Vervoer (VOV) leveren dagelijks inzet op en rondom CS tussen 08.00 – 22.00 uur. Deze inzet is niet sec voor taxi's, maar taxi's worden zeker niet overgeslagen in de controles. Daarnaast voeren de politie en IVW elke vier tot zes weken een grootschalige controle uit bij het CS.

Tijdspad

	1 maart – 30 april 2008	**1 mei – 31 december 2008**
DST	2 x 18 uur per dag[1]	8 uur per dag (afh. van uitkomst evaluaties)
Politie	- dagelijks rondom het CS, maar niet sec controle op taxi's. - 4 tot 6-wekelijkse grote controle op CS.	- dagelijks rondom het CS, maar niet sec controle op taxi's - 4 tot 6-wekelijkse grote controle op CS
IVW	- inzet bij 4 tot 6-wekelijkse grote controle op CS, samen met politie; - drie keer per week controle	- 4 tot 6-wekelijkse grote controle op CS, samen met politie; - drie keer per week controle
TX-keur	- 8–10 uur per week (o.b.v. 350 TX-taxi's)	- 8–10 uur per week (o.b.v. 350 TX-taxi's)

[1] Indien meer inzet noodzakelijk is, zal de gemeente haar bijdrage leveren.

5. Aansturing, regie en coördinatie

Om het proces van aansturing en overleg zo goed mogelijk te laten verlopen, committeren de handhavende instanties zich aan de volgende punten.

- DST, IVV, DPG en politie evalueren vanaf de introductie van de belanghebbendenvergunning *wekelijks* de situatie en beslissen op die momenten of er extra handhavingsinspanningen gepleegd moeten worden.
- Door alle partijen wordt geparticipeerd in het Handhavingsoverleg Taxi, dat tussen maart en juni 2008 maandelijks plaatsvindt. Na juni 2007 wordt dit afgebouwd naar eens per twee maanden. Afstemming, informatie uitwisseling en afspraken maken wordt hierdoor gestimuleerd.
- IVV is voorzitter van het handhavingsoverleg en voert de regie op de uitvoering van de handhaving.
- Er worden vaste contactpersonen binnen elke handhavende instantie aangewezen die zitting hebben in het handhavingsoverleg
- Half maart 2008 vindt de eerste gezamenlijke evaluatie plaats in het Handhavingsoverleg Taxi. Indien hier grote problemen uit naar voren komen, worden hiervoor gezamenlijk oplossingen gevonden. In oktober 2008 wordt een uitvoerige evaluatie gehouden.

Bijlage 1: bevoegdheden en beperkingen

Politie
De politie heeft een aantal bevoegdheden. Een belangrijke bevoegdheid is dat hij iemand staande mag houden: hij mag iemand stil laten staan, zodat hij naar zijn NAW-gegevens (naam, adres en woonplaats) kan vragen. Een andere bevoegdheid is dat hij iemand aan kan houden: iemand arresteren of tijdelijk vasthouden. Dit staat beschreven in het Wetboek van Strafvordering, artikel 53, lid 1. Voorts heeft de politie de bevoegdheid om geweld te gebruiken indien nodig en mits hij bepaalde regels en voorwaarden in acht neemt: het zogenaamde ‘geweldsmonopolie’.

Verkeersregelaars
Verkeersregelaars worden ingezet door de Dienst Stadstoezicht en regelen indien nodig de toegang tot de standplaats. De bevoegdheid om als verkeersregelaar verkeer te mogen regelen is vastgelegd in de verkeerswetgeving (artikel 82, lid 1 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens van 1990 en uitgewerkt in de Regeling Verkeersregelaars). Verkeersregelaars zijn echter niet bevoegd tot het verbaliseren op het negeren van verkeersaanwijzingen. De betreffende verkeersregelaar dient in dat geval de politie in te schakelen.

BOA’s
Buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA’s) worden door de Minister van Justitie aangewezen op grond van artikel 142, lid 1c van het Wetboek van Strafvordering (WvSv). De aanwijzing betreft personen die bij bijzondere wetten zijn belast met de opsporing van de daarin bedoelde strafbare feiten of die bij verordeningen zijn belast met het toezicht op de naleving daarvan, een en ander voor zover het die feiten betreft en de personen zijn beëdigd. Daarnaast zijn BOA’s op grond van artikel 5.11 van de Algemene Wet bestuursrecht (Awb) aangewezen als toezichthouder voor de betreffende gemeentelijke verordeningen

BOA’s zijn bevoegd tot handhaving van datgene waarvoor zij zijn aangewezen. Zo is de BOA belast met de handhaving van de Wegen Verkeerswet (Wvw) waarbij is aangegeven dat zijn bevoegdheid zich dient te beperken tot stilstaand verkeer. Uitzonderingen hierop vormen de artikelen 5, 6, 10, 60, 62 en 82 RVV 1990. De BOA beschikt over de volgende bevoegdheden: het doen stilstaan van een motorrijtuig, inzage in het kentekenbewijs, keuringsbewijs, rijbewijs, ontheffing en het voertuig naar een nabijgelegen plaats vervoeren of doen vervoeren.

De opsporingsbevoegdheden waarover de BOA op grond van het Wetboek van Strafvordering beschikt zijn: staande houden van de verdachte, aanhouden van de verdachte, onderzoek aan kleding, in beslag nemen van daarvoor vatbare voorwerpen, toegang tot plaatsen indien betreding noodzakelijk is en het doorzoeken van een vervoermiddel.