Nummer BD2009-006702
Dienst dienst ivv

Gemeente Amsterdam
Staf Taxi

Agendapunt, 5 oktober 2009

STAF 8A

Hans

Wethouder **J.H. Gerson**

Onderwerp

Hoofdstuk 5 nieuwe taxiwet

Gevraagde beslissing

1. Akkoord gaan met de nieuwe versie van hoofdstuk 5 van de voortgangsrapportage "Naar een Gezonde Taximarkt" waarin:
   a. de opmerkingen op de staf van 21 september 2009 zijn verwerkt, o.a.:
      - groepsvorming geldt voor de gemeente als geheel
      - er komt vooralsnog geen volumebeleid voor de stad als geheel
      - er komt een volumebeleid voor de taxistandplaatsen CS en Leidseplein
   b. een eerste stroomschema van de nieuwe taximarkt is opgenomen
2. Akkoord gaan met de verdere strategie aan de hand van bijgevoegd plan van aanpak.
3. Akkoord gaan met het procesmatig inbrengen van bijgaand hoofdstuk 5 in de commissie VV van november.
4. Bespreken van invulling van de nieuwe Adviesgroep Taxi.

Korte toelichting / samenvatting

1. Op de staf van 21 september 2009 is een eerste uitgangspuntennotitie aan bod gekomen met daarin een aantal zaken waarover een keuze gemaakt moet worden ten behoeve van de nieuwe taxiwet. Afgesproken is dat deze notitie nu stap voor stap verder uitgebouwd wordt. Hiermee wordt uiteindelijk het nieuwe taxibeleid van de gemeente Amsterdam vormgegeven.

   Bijgaande notitie is aangepast naar aanleiding van de bespreking op de staf van 21 september. De volgende punten zijn aangepast:/uitgebreid:
   - De nieuwe wet wordt 'modulair' voorgesteld. Het minste dat een gemeente kan doen is het vaststellen van algemene kwaliteitseisen, de 'zwaarste' maatregel is het opleggen van het maximumaantal taxi's.
   - Naar aanleiding van de wens van de wethouder is opgenomen dat er voor de stad als geheel groepsvorming komt.
   - Tevens is opgenomen dat op de gewone opstapmarkt vooralsnog geen volumebeleid komt. Onder volumebeleid wordt hier verstaan: het maximeren van het aantal taxi's.
   - Wel is opgenomen dat voor een aantal standplaatsen de gemeente wel volumebeleid wil. Vooralsnog is dat CS en Leidseplein.
   - Een aantal toevoegingen is gemaakt over techniek en infrastructuur.
   - Zoals door u gewenst, is er een eerste stroomschema opgenomen. Dit schema zal nog worden uitgebreid al naar gelang er aanpassingen komen in de inhoud en organisatie van de nieuwe markt.

   hoe?

   De probleemanalyse van de huidige markt komt in de de eerdere hoofdstukken van de voortgangsrapportage aan de orde.

2. De inhoudelijke hoofdlijnen van de taximarkt krijgen langzaam vorm met de uitgangspuntennotitie. Van belang is echter dat de keuzes die gemaakt worden uiteindelijk ook uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Belangrijke gesprekspartners zijn onder andere de taxibranche zelf (vertegenwoordigd door TCA, KNV e.d.), de handhavende partijen (politie, IVW) maar ook verschillende belangengroepen in Amsterdam, zoals het Amsterdams Toerisme en Congres Bureau. Deze partijen moeten het minimaal eens zijn met de constatering dat een en ander uitvoerbaar is. Om meer grip te krijgen op de strategie die de gemeente moet hanteren, is het plan van aanpak bijgevoegd dat uiteindelijk moet leiden tot de nieuwe Taxiverordening. U wordt gevraagd deze strategie op hoofdlijnen te onderschrijven. Wellicht is het daarnaast een goed idee om de strategie (zowel inhoudelijk als procesmatig) een keer in een 'benen-op-tafel-overleg' te bespreken, zodat er voldoende tijd is de zaken goed door te spreken. Voorstel is de volgende partijen aanwezig te laten zijn: DIVV, Bestuursdienst, Politie, DST en OOV.

   De strategie op hoofdlijnen bestaat uit de volgende mijlpalen:
   - Gemeentelijke standpuntbepaling (eind oktober)
   - Conceptverordening (november)
   - Overleg taxibranche (december)
   - Organisatieadvies (februari 2010)
   - Definitieve regels taxi Amsterdam en inspraak (april 2010)
   - Definitieve taxiverordening (juni 2010)

   Voor de volledigheid: inmiddels is de Kerngroep Taxibeleid eenmaal bij elkaar gekomen. Daaruit is naar voren gekomen dat er nog deze maand twee sessies worden gepland. Eén onderdeel is de probleemanalyse en oplossingsrichtingen, de andere sessie gaat in op de functionele eisen aan groepsvorming en de bijbehorende handhaving. Hiermee wordt de bijgevoegde notitie verder uitgewerkt. Uiteindelijk leidt dit tot de eerste conceptverordening voor de nieuwe taximarkt.

3. Bijgaand hoofdstuk 5 is integraal onderdeel van de voortgangsnotitie "Naar een gezonde Taximarkt". Indien dit stuk zo naar de commissie van november wordt gezonden, bestaat de kans dat de gemeente de regie op het nieuwe beleid verliest. Zaken komen immers in de openbaarheid, zonder dat er al over gesproken is met de branche. Voorgesteld wordt daarom naar de commissie een procesmatig ingestoken hoofdstuk te sturen, waarin wel wordt benoemd welke vragen moeten worden beantwoord maar niet op welke manier deze beantwoord worden.

4. U heeft op de staf van 21 september 2009 aangegeven een Adviesgroep Taxi in het leven te willen roepen, die onder andere de subdriehoek Verkeer moet vervangen op het gebied van taxi. In bijgevoegd Plan van Aanpak is deze groep als volgt omschreven: "Deze groep bestaat uit de wethouder Taxi (voorzitter) inclusief vertegenwoordigers van betrokken diensten, de politie en OM. De producten van de Kerngroep komen in deze adviesgroep aan de orde. De adviesgroep vervangt tijdelijk de subdriehoek Verkeer voor het onderwerp Taxi. Doel van het overleg is het komen tot breed gedragen afspraken op het gebied van handhaving, beleid en infrastructuur voor zowel de korte als de lange termijn."

   Voorlopige deelnemers van dit overleg zijn:
   Wethouder

10.2, e Wob (Politie)
10.2, e Wob (Bestuursdienst)
10.2, e Wob (OOV)
10.2, e Wob (Openbaar Ministerie)
10.2, e Wob (Dienst Stadstoezicht)
10.2, e Wob (Dienst IVV) 10.2, e Wob

Stukken

Meegezonden stukken

a. Uitgangspuntennotitie (hoofdstuk 5, onderdeel Voortgangsrapportage)
b. Plan van aanpak nieuwe taxiverordening, incl strategie op hoofdlijnen
c. ConceptStroomschema nieuwe Taximarkt

Verdere procedurestappen met data

n.v.t.

Publiciteit / communicatie

Wijze van voorbereiding

Afstemming met andere dienst n.v.t.
Resultaat overleg met directie/bestuursdienst n.v.t.
Ander overleg n.v.t.

Productinformatie

Opdracht verleend n.v.t.
Financiering/budget n.v.t.
Tijd n.v.t.
Kwaliteit n.v.t.

Beslissing

Behandelend ambtenaar

dienst ivv, 10.2, e Wob

Plan van Aanpak Taxiverordening

Opdracht:	Opstellen nieuwe taxiverordening
Opdrachtnemer:	[redacted]
Datum:	1-10-2009
Versie:	6

Inleiding
In 2000 werd de taximarkt in Nederland geliberaliseerd. Via marktwerking zou de taxi zich ontwikkelen tot een product met service en lagere tarieven. In de grotere steden, met name in Amsterdam, is dit er niet van gekomen. Met name door de grote hoeveelheid taxi's raakte het vraag- en aanbodmodel uit balans: de aanbieders hebben de markt in handen. Daarbij kwam het hoge percentage 'vrije rijders'. Interne klachtenprocedures ontbreken vaak bij hen. Klachten hadden bovendien weinig effect, waardoor veel chauffeurs zich niet verantwoordelijk voelden voor een goed taxiproduct. Dit uit zich op een extreme manier in het gedrag van taxichauffeurs op de standplaatsen CS en Leidseplein: weigeren van ritten, intimiderend gedrag, verstoringen van de openbare orde enz.

Aanleiding
Geconstateerd is dat de problemen in de grote steden niet met het huidige instrumentarium aangepakt kunnen worden. Om die reden werkt het ministerie aan een wijziging van de Wet Personenvervoer 2000, waarin het huidige taxibeleid zit verankerd. De wetswijziging geeft gemeenten de mogelijkheid groepsvorming van taxichauffeurs verplicht te stellen. Aan deze groepsvorming kunnen nadere eisen gesteld worden. Indien de groep als geheel of individuen in de groep zich niet houden aan deze eisen, kan hen de toegang tot de opstapmarkt van een gemeente worden ontzegd.

Resultaat en afbakening

Het resultaat van dit project is tweeledig:
1. Een vastgestelde Taxiverordening
2. Advies over de manier waarop de Taxiverordening uitgevoerd moet worden

Onderdeel van de verordening zijn eventuele uitvoeringsbesluiten om het beleid operationeel te maken. Deze zullen na vaststelling van de verordeningen vastgesteld moeten worden door B&W. Dit is een onlosmakelijk deel van het project.

Een taak van de projectleider is ook er voor te zorgen dat de partijen die met de verordening gaan werken duidelijke afspraken maken over de uitvoering: opdrachtverlening over de uitgifte van taxivergunningen, handhaving enz.

Overige verantwoordelijkheden projectleider:
- afstemmen met betrokken partijen intern en extern om inhoud van de verordening vast te leggen
- inhoudelijk doorvoeren van de wijzigingen in de verordeningen,
- toezicht houden op projectplanning en waar nodig bijsturen
- de wethouder informeren over politiek gevoelige zaken en waar nodig om uitspraak vragen
- tijdig aanleveren bij bestuurlijke gremia
- begeleiding van een eventueel inspraaktraject

Projectorganisatie
Ambtelijke opdrachtgever
De afdeling strategie en beleid van DIVV, daar binnen het Hoofd van de hoofdafdeling S&B [redacted]

Bestuurlijke opdrachtgever
Wethouder Verkeer en Vervoer (Hans Gerson)

Opdrachtnemer
De projectleider [redacted]

Projectmedewerker
Junior

Overig
Coördinator taxi: [redacted]
Sparringpartner: [redacted]

Uitgangspunten en randvoorwaarden
Hieronder volgen de uitgangspunten die van belang zijn voor de wijziging van de Taxiverordening:
Uitgangspunten:

1. De taxiverordening dient enerzijds als input voor de nieuwe taxiwet, anderzijds is het de gemeentelijke uitwerking van de nieuwe wet.
2. Uitgangspunt is dat andere gemeentelijke diensten zich kunnen vinden in de nieuwe verordening. Indien er geen overeenstemming wordt bereikt, zal de problematiek via een directeurenoverleg, dan wel via een dubbele wethouder besproken worden.
3. Uitgangspunt is dat politie, taxibranche en andere belangenorganisaties zich kunnen vinden in de nieuwe verordening. Indien er geen overeenstemming wordt bereikt, zal dit aan de wethouder meegedeeld worden, zodat bekeken kan worden wat de verder strategie is. Uitgangspunt is wel dat de gemeente uiteindelijk bepaalt.
4. De in de G4-taxibrief aan Huizinga gestuurde wensen zijn uitgangspunt voor de verdere uitwerking van de verordening.

Randvoorwaarden:

1. De taxiverordening zal uiteindelijke moeten voldoen aan de wettelijke kaders die het Rijk daarvoor stelt.

Betrokken partijen
Hieronder staat per betrokken partij aangegeven wat hun rol is in de Taxiverordening.

Partij	Rol
Wethouder	• Opdrachtgever • Politieke antenne
Ministerie Verkeer en Waterstaat	• Opsteller wet
Dienst Stadstoezicht	• Advies • Uitvoerend (opdrachtnemer)
KNV brancheorganisatie	• Advies
TCA en andere partijen (branche)	• Advies
EZ	• Advies
DPG	• Advies • Uitvoerend (opdrachtnemer)
DJZ Bestuursdienst	• Adviserend • Schrijven verordening
Burgemeester/OOV	• Mede-opdrachtgever
Politie	• Advies
Overige G4-gemeenten	• Adviserend

Geregelde overleggen

1. BrancheBeraad Taxi
   Overleg met branche en markt op bestuurlijk niveau. Deelnemers zullen o.a. zijn: wethouder, TCA, BOTAM, ATCB en KNV.

2. Kerngroep Taxiverordening
   Deze kerngroep bestaat uit de diensten IVV, Bestuursdienst (fysieke infrastructuur)

inhoudelijk

Bestuursdienst (OOV), Economische Zaken (EZ), Dienst Stadstoezicht (DST), een jurist van de Bestuursdienst (DJZ) en de politie, onder voorzitterschap van IVV. Deze kerngroep zet de strategische lijnen uit voor de nieuwe Taxiverordening. Ambtelijke afstemming tussen de genoemde partijen vindt hier plaats (inclusief verslaglegging).

3. Bestuurlijke adviesgroep
Deze groep bestaat uit de wethouder Taxi (voorzitter) inclusief vertegenwoordigers van betrokken diensten, de politie en OM. De producten van de Kerngroep komen in deze adviesgroep aan de orde. De adviesgroep vervangt tijdelijk de subdriehoek Verkeer voor het onderwerp Taxi. Doel van het overleg is het komen tot breed gedragen afspraken op het gebied van handhaving, beleid en infrastructuur voor zowel de korte als de lange termijn.

4. Handhavingsoverleg CS en handhavingsoverleg Leidseplein
Om de week vindt het handhavingsoverleg CS plaats, waarin de gemeente, de politie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat de laatste stand van zaken rond de handhaving bespreken. Het handhavingsoverleg Leidseplein vindt op oproepbasis plaats. Uiteindelijk zullen deze overleggen opgaan in het handhavingsplatform. Deze overleggen zullen worden gebruikt als klankbordgroep.

5. (Sub)Driehoek Verkeer
'Taxi' is een terugkerend onderwerp in de (sub)driehoek Verkeer, juist door de raakvlakken tussen handhaving, openbare orde en verkeersveiligheid. In dit orgaan vindt formele afstemming plaats tussen gemeente, politie en OM. De subdriehoek Verkeer zal op het gebied van taxi voorlopig worden vervangen door de Beleidsgroep (onder 3). De Driehoek blijft het formele orgaan voor afstemming met OM en politie.

6. Regiegroep
In de regiegroep bespreekt het Ministerie van V&W plannen en voortgang rond het taxidossier met de G4 op directeursniveau. Via dit overleg kan V&W formeel op de hoogte gehouden worden van de voortgang van de taxiverordening. Eventuele knelpunten worden hier besproken, indien deze ambtelijk niet afgedaan kunnen worden.

7. Overleg G4
De G4-gemeenten overleggen op geregelde basis ambtelijk en bestuurlijk met elkaar. Alhoewel Amsterdam een eigen verordening presenteert, is het richting het ministerie handig de wensen van de G4 op elkaar af te stemmen. Dit kan officieel plaatsvinden in het bestuurlijk overleg. overleg Utrecht.

Risico's

- Politieke gevoeligheden
Het dossier taxi is erg explosief. Incidenten worden breed uitgemeten en het gebrek aan instrumenten voor de gemeente vertaalt zich in de publiciteit naar een gebrek aan daadkracht. Als gevolg hiervan is het een dossier met een hoog uitglijdgehalte en veel 'waan-van-de-dag-activiteiten'. Dit heeft tot gevolg dat het project rond de taxiverordening onder een vergrootglas ligt.

niet overdrijven "goed maar degelijk"
gebrek aan ambtelijke kennis

- Weerstand branche
De taxibranche (KNV, TCA en andere partijen) zullen de verrichtingen van Amsterdam nauwgezet volgen. Indien (onderdelen van) de verordening hen niet zinnen, zal dit breed uitgemeten worden in de pers, wat tot gevolg kan hebben dat de gemeente in het defensief wordt gedrukt.

- Geen interne overeenstemming
Er is een groot aantal gemeentelijke diensten betrokken bij de totstandkoming van de Taxiverordening. De verschillende diensten hebben op onderdelen verschillende wensen.

Indien op ambtelijk niveau de diensten er niet uitkomen, heeft het volgende traject de voorkeur:
1. directeurenoverleg
2. dubbele wethouder Burgemeester/wethouder
3. B&W

- Tijdspad nieuwe wet
  Het Rijk streeft er naar de nieuwe wet in 2010 operationeel te hebben. Eind 2009 wordt deze voorgelegd aan de Raad van State. Het kan echter gebeuren dat de wet vertraging oploopt. Dit kan liggen aan politieke weerstand of onvoorziene problemen. Hierop heeft de gemeente Amsterdam nauwelijks invloed. Een vertraging in de wet betekent dat er meer druk op de gemeente komt. Dit kan er toe leiden dat er druk op de gemeente gelegd wordt om vooruitlopend op de nieuwe wet al een nieuwe verordening in te voeren.

- Weerstand Rijk
  Tijdens het proces kan blijken dat Amsterdam meer wensen voor bevoegdheden heeft, dan het Rijk wil geven. Dit kan er toe leiden dat de hoge verwachtingen die er nu zijn over de nieuwe wet bij Amsterdam niet waargemaakt kunnen worden. Dit brengt een hoog afbreukrisico met zich mee.

- Noodzaak voor een inspraaktraject
  Een nieuwe taxiverordening betekent nieuw beleid. Volgens de Inspraakverordening Amsterdam is inspraak hiervoor verplicht. Inspraak kan leiden tot verdere vertraging.

- Verkiezingen
  In maart 2010 zijn de gemeenteraadsverkiezingen. Taxi zal een onderdeel van deze verkiezingen zijn. Het proces kan vertraging oplopen, omdat het dossier aangegrepen kan worden voor partijpolitiek.

Strategie en planning
Om te komen tot een Taxiverordening zijn de volgende fases te onderscheiden:

Gemeentelijke standpuntbepaling
De gemeentelijke diensten, alsmede de politie, zullen in deze fase de hoofddoelstelling en de hoofdpunten van de Taxiverordening op een rij zetten. Hierbij zal bekeken worden welke onderdelen van de taximarkt de gemeente zelf moet kunnen regelen en bij welke onderdelen de gemeente met andere partijen moet samenwerken. Tevens zal gekeken worden naar de uitvoerbaarheid van de onderdelen. De G4-gemeenten kunnen ambtelijk hun ideeën kenbaar maken; deze zullen worden meegenomen in het uiteindelijke document.

Resultaat: gemeentelijke standpuntbepaling, inclusief commitment G4 en politie, voor te leggen aan de wethouder/burgemeester en eventueel B&W.

Planning: eind oktober

Conceptverordening
Na het bepalen van het gemeentelijk standpunt wordt een conceptverordening opgesteld. Aan de hand van deze verordening kan:
- de uitvoerbaarheid van de standpunten getoetst worden
- in beeld gebracht worden welke keuzes nog openstaan
- het Rijk input geleverd worden over de manier waarop de nieuwe wet uitgevoerd kan worden

Resultaat: conceptverordening met in beeld welke keuzes gemeenten kunnen maken

Planning: november

Overleg taxibranche
De taxibranche zelf is om twee redenen van belang: in de eerste plaats, omdat draagvlak van belang is bij het vaststellen en uitvoeren van de taxiverordening. Indien de branche zich er niet in kan vinden, bestaat de kans dat dit in de media uitgevochten gaat worden. Dit kan vertraging in het proces betekenen. In de tweede plaats heeft de branche veel kennis. Het betreft hier met name ideeën over de praktische uitvoering, die weer door kunnen werken in de uiteindelijke regelgeving. De belangrijkste partijen in de taxibranche zijn:

1. TCA (Taxicentrale Amsterdam), grootste taxicentrale in Amsterdam. Zij zullen geïnformeerd worden over het standpunt. Mochten er vanuit de TCA grote problemen zijn, dan zullen deze besproken worden, eventueel op wethoudersniveau.
2. Andere taxibedrijven, BOTAM. Zij zullen geïnformeerd worden over het standpunt. Mochten er vanuit deze partijen grote problemen zijn, dan zullen deze besproken worden, eventueel op wethoudersniveau.
3. KNV (Koninklijk Nederlands Vervoer), werkgeversvereniging voor het beroepsgoederenvervoer en beroepspersonenvervoer. Met de KNV zal de standpuntbepaling besproken worden en zal gestreefd worden naar overeenstemming op hoofdlijnen. Dit kan uiteindelijk via een bestuurlijk overleg.

Resultaat: mogelijke aanpassing van standpuntbepaling, voor te leggen aan de wethouder/burgemeester en eventueel B&W.

Planning: december

Overleg ministerie V&W
Bij het ministerie wordt ambtelijk afgetast hoe de voorstellen van Amsterdam beoordeeld worden. Bekeken wordt waar de verordening en de wet nog niet met elkaar in overeenstemming zijn. Waar nodig zal getracht worden V&W te overtuigen van bepaalde onderdelen, zodat de wet aan de verordening aangepast wordt.

Resultaat: mogelijke aanpassing van standpuntbepaling, voor te leggen aan wethouder/burgemeester en eventueel B&W.

Planning: december

Organisatieadvies uitvoering taxiverordening
Op basis van de hoofdlijnen van de taxiverordening, kan een overzicht worden gemaakt van de belangrijkste taken die uitgevoerd moeten worden door de gemeente. Hiermee kan een advies gegeven worden over hoe de organisatie er uit moet komen te zien.

Resultaat: advies over organisatievorm, die de nieuwe taxiverordening kan uitvoeren.

Planning: februari 2010

Definitieve regels taxi Amsterdam
Op basis van de gesprekken zal een definitief stuk opgesteld worden, met daarin alle eisen die de gemeente via de verordening kan stellen. Dit stuk is inspraakplichtig.

Resultaat: definitieve standpunten van het college over de taxi Amsterdam, inclusief nota van beantwoording inspraak.

Planning: ~~april 2010~~

Definitieve taxiverordening
Op basis van de definitieve standpunten kan de nieuwe Taxiverordening worden opgesteld.

Resultaat: Taxiverordening.

Planning: juni 2010

Communicatie
Er zal een communicatieplan worden opgesteld, waarin in ieder geval ingezoomd wordt op de volgende doelgroepen:

- bedrijven binnen de huidige taximarkt
- chauffeurs binnen de huidige taximarkt
- bedrijfsleven Amsterdam
- bewoners Amsterdam
- bezoekers Amsterdam

Datum: 29-9-2009
Versie: 7

taximarkt kent uniforme landelijke regels.

Hoofdstuk 5: uitgangspuntennotitie: een gezonde taximarkt

Nieuwe wetgeving
Op dit moment wordt door het Rijk gewerkt aan nieuwe wetgeving voor de taximarkt. Uiteindelijk moet deze nieuwe wetgeving gemeenten meer bevoegdheden geven kwaliteitseisen te stellen aan taxi's en daarop ook toe te zien. Eindbeeld voor de gemeente Amsterdam is dat er uiteindelijk een taximarkt is die voldoet aan de wensen van de gebruikers (bewoners/zakelijk/toeristen) en die een visitekaartje is voor de stad. Het taxivervoer is daarmee een volwaardig onderdeel van het verkeerssysteem in de stad. De gemeente heeft voldoende bevoegdheden om dit eindbeeld waar te maken en de markt te structureren. en goede afstemming met landelijke eisen

De nieuwe wetgeving komt neer op een aanpassing van de Wet Personenvervoer 2000. In hoofdlijnen krijgen gemeenten straks de volgende keuzes (huidige stand van zaken):
1. algemene kwaliteitseisen stellen aan individuele taxi's voor de standplaatsen, een deel van de gemeente of de hele gemeente
2. verplichten van groepsvorming met minimum aantal aangesloten chauffeurs voor de standplaatsen, een deel van de gemeente of de hele gemeente
3. verplichten van groepsvorming met minimum en maximum aantal aangesloten chauffeurs voor de standplaatsen, een deel van de gemeente of de hele gemeente
4. beperkt aantal groepen met minimum en maximum aantal aangesloten chauffeurs voor de standplaatsen, een deel van de gemeente of de hele gemeente

In bijlage 1 is de nieuwe wetgeving schematisch weergegeven.

In principe geldt: eisen die de gemeente stelt, kunnen de gemeentes ook zelf handhaven. Dit memo gaat dieper in op de keuzes die de gemeente Amsterdam heeft en doet een voorstel voor de belangrijkste uitgangspunten voor zowel de markttechnische zaken, handhavingsaspecten en de infrastructuur.

Markttechnische aspecten

Basisregime
De gemeente zal moeten kiezen op welk niveau de nieuwe taximarkt straks gestructureerd moet worden. Hieronder worden daarvoor de eerste expliciete keuzes voorgesteld.

? wat is 1/3 of?

A. Uitgangspunt basisregime
De gemeente Amsterdam steekt voor het basisregime in op niveau 2: het verplichten van chauffeurs zich aan te sluiten bij een groep met een minimumomvang. Hiermee doet de gemeente Amsterdam vooralsnog niet expliciet aan volumebeleid voor de hele gemeentelijke taximarkt.

Argumenten voor
- Insteek van de nieuwe wet is dat de markt zichzelf gaat reguleren en dat kwaliteit komt 'bovendrijven'. Het instellen van een quotum is dan een paardenmiddel.
- Het is momenteel onduidelijk wat het optimum aan taxi's zou moeten zijn. Dit moet uit de praktijk blijken.
- Indien er een vorm van een wachtlijst ontstaat, wordt toestemming om op de Amsterdamse markt te rijden erg gewild. Dit zorgt voor meer chauffeurs die zoeken naar mazen in de wet.
- hoe ga je nu selecteren.

Argumenten tegen
- Een van de grootste problemen is het aantal taxi's. Met een quotum wordt dit probleem in één klap de nek omgedraaid.

bij betere service ontstaat er van zelf meer vraag
quotum is schijnmaatregel: pakt de echte problemen niet aan.

uitgangspunt: Eenvoudig beginnen ruimte om aan te scherpen - ingewikkelde zaken te behijken

Datum: 29-9-2009
Versie: 7

B. Uitgangspunt grondgebied
De gemeente Amsterdam kiest ervoor de groepsvorming plaats te laten vinden op het gehele grondgebied van de gemeente Amsterdam.

Argumenten voor:
- Er komt geen grens middenin de gemeente waar niet-aangesloten chauffeurs niet meer mogen komen; met dit generieke uitgangspunt geldt dat gewoon voor de hele gemeente.
- De groep controleert zichzelf via door gemeente goedgekeurd sanctiebeleid, waardoor handhavingskosten gemeente lager zijn, ook voor de 'buitengebieden'.

Argumenten tegen:
- De groepsvorming zal ook verplicht worden in gebieden waar op dit moment geen problemen zijn. ?
- In gebieden waar relatief weinig taxi's komen, zal eveneens een vorm van toezicht nodig zijn.
- Groepseis zorgt voor administratieve lasten chauffeurs, omdat er een organisatievorm moet worden opgetuigd. ? kan beter worden

Standplaatsen
Voor de standplaatsen kunnen aanvullende eisen gesteld worden. Gezien de problematiek die op dit moment speelt op de Amsterdamse standplaatsen (met name CS en Leidseplein) wordt voorgesteld hier een volumebeleid in te stellen. nee voorlopig niet. Wel uit aangegeven regels.

C. Uitgangspunt taxistandplaatsen
De gemeente Amsterdam kiest voor de standplaatsen met een capaciteitsprobleem (vooralsnog CS en Leidseplein) niveau 4: het toelaten van een beperkt aantal groepen met een minimum en maximum omvang. Eventueel kunnen hier extra eisen gesteld worden. Een capaciteitsprobleem is overigens niet alleen het aantal taxi's gerelateerd aan het aantal plaatsen maar tevens mogelijke verkeersproblemen op de toeleidende routes.

Argumenten voor
- Het probleem van het aantal taxi's concentreert zich met name op de standplaatsen. Een vorm van volumebeleid is hier gewenst, om de rust hier te bewaren.

Argumenten tegen
- Volumebeleid op de standplaatsen zorgt voor 'rondzwervende' taxi's die een graantje willen meepikken.
- Op taxistandplaatsen zal een vorm van handhaving/toezicht nodig blijven om voertuigen die niet voldoen aan de eisen te weren.

Overigens zal nog bekeken moeten worden hoe bepaald wordt welke groepen wel en welke groepen geen toegang krijgen tot de standplaats. Er zijn verschillende mogelijkheden denkbaar:
- Aanbesteding
- Eerst komt, eerst maalt
- Loting

Groepen
De gemeente stelt als voorwaarde voor toetreding op (het grootste deel van) de opstapmarkt dat taxi's zich moeten verenigen in een groep. De groep moet voldoen aan een aantal eisen op de volgende aspecten:
- Groepsvorm, inclusief systematiek van interne handhaving en onafhankelijk toezicht
- Chauffeurs, door de gemeente voorgelegd examen over o.a. stratenkennis
- Voertuigen, door de gemeente gestelde eisen aan voertuigen en herkenbaarheid

D. Uitgangspunt groep
De **grootte van de groep** zal minimaal 100 chauffeurs moeten zijn (er wordt gereguleerd op chauffeurs en niet op auto's, omdat chauffeurs aanspreekbaar zijn)

Argumenten voor
- Hoe groter de groepen, hoe minder groepen er maximaal in Amsterdam zullen rijden, wat het overzicht voor klant en gemeente verbetert (bij uiteindelijk maximaal 2.500 chauffeurs blijven er maximaal 25 groepen over).
- Een grotere groep zorgt voor minder overheadkosten bij de individuele chauffeurs.
- Momenteel is een van de problemen dat er te veel taxi's in de stad rijden. Een hogere toetredingsdrempel aan het begin van de nieuwe marktordening zorgt er wellicht voor dat dit probleem vermindert.

Argumenten tegen
- Hoe groter de groep, hoe hoger de drempel voor nieuwe toetreders wordt (die mogelijk nieuwe creatieve concepten met zich meebrengen).

Bij het voorschrijven van een minimum aan het aantal taxi's moet bedacht worden dat er kosten zijn verbonden aan het opzetten van een groep (notariskosten, investeringskosten, beheerkosten). Daarbij komen de aanvullende kwaliteitseisen. Het mogelijk versleutelen van de handhavingskosten in de groepsvergunning komt hier nog overheen. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij het 'verkopen' van het nieuwe beleid. Overigens geldt weer wel: hoe groter de groep, hoe lager de kosten per individuele chauffeur.

E. Uitgangspunt groep
Een taxichauffeur die lid is van een groep mag niet ook lid zijn van een andere groep.

Argumenten voor:
- Als chauffeurs lid zijn van verschillende groepen, wordt het toezicht ingewikkelder.
- De nieuwe markt gaat uit van herkenbaarheid en het opbouwen van een imago. Bij lidmaatschappen voor verschillende groepen, wordt dit ingewikkelder.

Voorwaarden
Om het hierboven geschetste systeem voldoende te laten werken zijn er in de eerste plaats twee fases te onderscheiden: de ontwikkelingsfase en de stabiele fase (eindfase). Per fase zijn er verschillende eisen waaraan moet worden voldaan om de hierboven beschreven systematiek voldoende zelfregulerend te laten zijn.

Ontwikkelingsfase
Fasering: hoe omgaan met eerste periode na nieuwe wet; mogelijkheden voor directere handhaving; ik-op-stuk bij excessen enz.

Stabiele fase
In de stabiele fase is sprake van een situatie met een aantal grote en een handvol kleinere taxigroepen, die zichzelf reguleren. De belangrijkste vereisten voor het behouden van de stabiele situatie zijn:
- Onafhankelijke klachtenafhandeling (goedgekeurd door gemeente), inclusief rapportage.
- Onafhankelijke sanctiecommissie (goedgekeurd door gemeente), inclusief rapportage.
- Periodieke controle op klachtenafhandeling en sancties door onafhankelijk (geaccrediteerd) bureau, inclusief rapportage.
- Toezicht gemeente op rapportages.
- Duidelijk sanctiereglement: indien meer dan x gegronde klachten of constatering dat klachtenafhandeling/sanctiecommissie onvoldoende is, volgt een sanctie.

Infrastructuur

Grootte en inrichting standplaatsen

In overleg met de stadsdelen zal bekeken moeten worden welke eisen er gelden aan standplaatsen. Hierbij zal een structuur opgezet moeten worden, waarbij stadsdelen actief informeren over hun plannen en de centrale stad actief informeert over de wensen.

Toegangssystemen standplaatsen
Er zijn twee typen standplaatsen te onderscheiden: geregelde en ongeregelde standplaatsen. Daar waar de druk (aanbod van taxi's) het grootste is, kan er voor gekozen worden de toegang tot de standplaatsen te reguleren. Verkeerstechnisch moet de standplaats daar dan wel voor kunnen worden ingericht (selectieve toegang met slagboom/piramide, hekken/blokken ter voorkoming van clandestien oprijden).

Bufferen
In relatie tot de voorgaande twee paragrafen staat de mogelijkheid om te bufferen. Een buffer is een locatie waar taxi's kunnen wachten tot er een plek is op de standplaats. Hier mogen geen klanten in- of uitstappen. Buffers ontstaan op dit moment 'natuurlijk': zo zou de Ibisweg gezien kunnen worden als een (onwenselijke) buffer. Actief bufferbeleid zou wenselijk zijn indien:

- er een relatief kleine standplaats is in relatie tot het aantal taxi's
- de toeleidende wegen vol staan met taxi's

Bufferen kent in ieder geval de volgende voorwaarden:

- eerst komt, eerst maalt: het mag niet zo zijn dat taxi's tussen de rij doorschieten
- daardoor moet er in ieder geval een vorm van controle zijn op het bufferen (handmatig/techniek)
- de afstand buffer/standplaats zou het beste op zichtafstand van elkaar moeten liggen en in ieder geval niet langer dan 500 meter

Tram/busbaanontheffing
De gemeente Amsterdam biedt taxichauffeurs de mogelijkheid een tram/busbaanontheffing aan te vragen. Hiervoor moeten chauffeurs een examen doen. Op dit moment zijn er 2939 ontheffingen uitgegeven (stand 28-9-2009).

F. Uitgangspunt
Het aantal te verlenen **tram/busbaanontheffingen** moet beperkt worden om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen. Bekeken moet nog worden om welke aantallen het dan gaat.

Voordelen

- Openbaar vervoer ondervindt minder hinder.
- Verkeersveiligheid.

Nadelen

- Ook taxi's die zouden voldoen aan de eisen die gesteld worden, komen niet in aanmerking voor een tram/busbaanontheffing.
- Er komt een wachtlijst voor de tram/busbaanontheffing.

Aandachtspunt
De standplaatsen in Amsterdam zijn gerekend naar het aantal taxi's, beperkt van omvang. Het is daarom logisch het aantal taxi's op de standplaats te beperken (by 50 taxi's maximaal per plek). Indien voor een dergelijke grootte gekozen zou worden, is de omvang van de TCA (+/- 1.600 taxi's) een probleem.

Handhaving

Intrekken
In de ideale situatie zijn er straks twee vergunningen op de markt: een groepsvergunning (gemeentelijk) en een chauffeurspas (landelijk). Hieronder een (nog niet uitputtende) opsomming van redenen waarom deze vergunningen ingetrokken kunnen worden:

Chauffeurspas

- Diensten aanbieden op de opstapmarkt, terwijl dat niet is toegestaan.

- Gegronde klacht over chauffeur
- Constatering overtreding chauffeur door IVW
- Verstoring openbare orden chauffeur
- ...

Groepsvergunning
- Gegronde klachten over groep of chauffeur
- Constatering van overtreding chauffer door BOA
- Constatering overtreding chauffeur door IVW
- Constatering overtreding groep door bestuur gemeente of door IVW (niet houden aan reglement)
- Verstoring openbare orden chauffeur
- ...

Toezicht groep
De groep moet een intern reglement van orde opstellen, dat in ieder geval de minimumeisen van de gemeente bevat over o.a. chauffeursgedrag, herkenbaarheid, kennis van zaken en een intern sanctiereglement. Indien een chauffeur zich niet houdt aan de eisen van de groep, dan moet de groep de chauffeur een straf opleggen (geldboete, voorwaardelijke, tijdelijke of definitieve intrekking bevoegdheid). Toezicht op de naleving hiervan vindt plaats door een onafhankelijk bureau, dat door de gemeente goedgekeurd moet zijn. Kosten voor deze vorm van handhaving en toezicht moeten betaald worden door de groep zelf. Constatering van overtredingen is op vier manieren mogelijk:
- klacht door klant of andere 'derde' indienen bij groep (of extern klachtenbureau)
- klacht door collega uit de groep indienen bij groep (of extern klachtenbureau)
- Rapport van Bevindingen door handhaver gemeente
- Mystery-guests

Een klacht wordt door de groep in behandeling genomen. Indien de indiener niet tevreden is over de afhandeling, kan deze naar een geschillencommissie stappen. Uiteindelijk moet bepaald worden of een klacht gegrond is of niet. Indien de klacht gegrond is, kan de groep interne maatregelen nemen tegen de chauffeur in kwestie.

G. Uitgangspunt
De **kosten van alle maatregelen** voor het **interne sanctiebeleid** komen bij de groep te liggen.

Voordelen
- De groepen moeten zelf betalen voor hun interne sanctiebeleid.

Nadelen
- Groepen zullen investerings- en overheadkosten hebben.

Toezicht gemeente
De gemeente heeft, indien voor groepsvorming wordt gekozen, handhavingsmogelijkheden richting de groep (dus niet richting individuele chauffeurs). Individuele chauffeurs kunnen wel via een handhaver van de gemeente/politie gerapporteerd worden bij de groep. Voorts blijft het mogelijk op te treden tegen verstoringen van de openbare ruimte. Onzeker is het nog of de gemeente een directere vorm van handhaving kan instellen, indien er extra eisen op de standplaatsen gelden. Ten opzichte van het aanspreken van individuele chauffeurs heeft deze vorm van toezicht als voordeel dat de gemeente moet toezien op het slagen van het interne sanctiebeleid van de groep en niet alle individuele chauffeurs hoeft aan te spreken. Wel kan de gemeente bevindingen over deze chauffeurs bij een groep aanmelden en op deze manier in de gaten houden of het sanctiebeleid werkt.

H. Uitgangspunt
De **kosten van toezicht en handhaving** door de gemeente worden versleuteld in de vergunning voor de groep.

Argumenten voor
- Op deze manier betalen de partijen die verantwoordelijk zijn zelf voor de handhaving.
- Indien er dankzij verbeterd toezicht door de groepen zelf minder handhaving nodig is, worden de kosten voor de groepen vanzelf lager.

Argumenten tegen
- Het opzetten van een groep kost geld (investering en exploitatie). De kosten voor handhaving komen daar nog eens bij, wat de marges voor de chauffeurs verkleint en de kans op toetreding door nieuwe groepen eveneens verkleint.

Handhaving gemeente
De gemeente handhaaft op de groep. De gemeente bepaalt wanneer welke maatregelen genomen moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld bij een vastgesteld aantal gegronde klachten per groep, dan wel per individuele chauffeur. Ook als de groep niet optreedt tegen chauffeurs die zich niet aan de regels houden, zullen maatregelen genomen worden. Maatregelen tegen de groep kunnen zijn: geldboetes, voorwaardelijke intrekking van de vergunning, tijdelijke intrekking van de vergunning of definitieve intrekking van de vergunning.

I. Uitgangspunt
Sancties worden opgelegd indien een groep aantoonbaar niet voldoet aan de opgelegde eisen over interne regulering en ook na een of twee waarschuwingen geen verbeteringen heeft doorgevoerd. Ook herhaaldelijke overtredingen van individuele chauffeurs kunnen aanleiding zijn de groep een sanctie op te leggen.

Een belangrijk vraagstuk is op dit moment hoe de gemeente op moet treden tegen chauffeurs die hun diensten niet op de opstapmarkt mogen aanbieden. Zij kunnen eigenlijk alleen met boetes worden tegengehouden. Bekeken moet worden of het een economisch delict kan zijn, waarvoor de kosten aanzienlijk hoger zijn. Ook zal met het Rijk overlegd moeten worden of het mogelijk is bij herhaalde overtredingen alsnog de chauffeurspas in te laten nemen.

J. Uitgangspunt
De gemeente streeft ernaar dat het clandestien op de opstapmarkt rijden hoge boetes oplevert. Daarnaast zal met het Rijk in overleg getreden worden om te bekijken of het mogelijk is herhaalde overtredingen te beboeten met intrekking van de chauffeurspas.

Handhaving Politie
Openbare orde.

Handhaving Inspectie Verkeer en Waterstaat
Chauffeurspas.

Techniek
Technische ontwikkelingen kunnen ondersteunend zijn aan de handhaving van de nieuwe taximarkt. Alhoewel techniek over het algemeen goedkoper is dan 'gewone' handhaving, zal dit laatste nog wel nodig zijn. Bovendien zal het onderhoud van de technische middelen en het uitlezen er van eveneens geld kosten.

Gedacht kan worden aan de volgende ondersteunende maatregelen:

- Boordcomputer
- Cameratoezicht in de taxi
- Cameratoezicht op tram/busbaan
- Cameratoezicht op standplaatsen
- RFID-chips om taxi's en chauffeurs snel te identificeren
- ...

Onzeker is nog of de nieuwe wet de ruimte biedt deze middelen in te zetten.

Organisatie en administratie

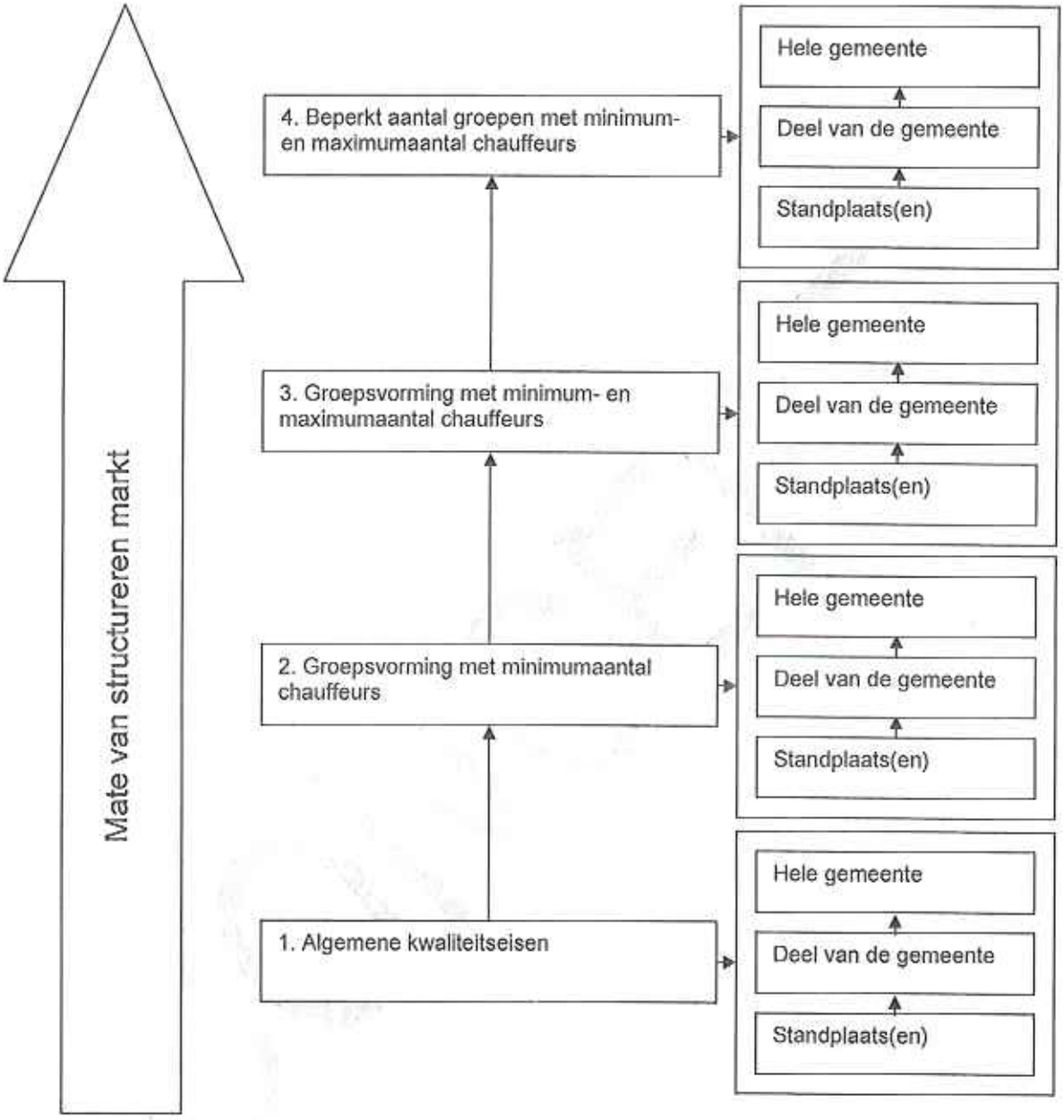
Organisatie
Eén-loket-gedachte
Organiseren handhaving
Aanvragen, informatie en communicatie
Samenwerking overige partijen

Administratie
Kosten groepsvergunning
Zichtbaarheid vergunning
Uitgifte vergunning
Informatieverzameling en -deling (database)

Fasering
Beginfase
Kosten voor chauffeurs

Monitoring

Bijlage 1 Nieuwe wet schematisch weergegeven



Datum: 29-9-2009
Versie: 7

Bijlage 2 Mogelijke keuzes

Onderstaande tabel maakt inzichtelijk welke openstaande keuzes er qua *inhoud* nog openstaan voor de marktordening. Dit zegt nog niets over de *organisatorische* aspecten van de nieuwe marktordening. Er is een onderscheid gemaakt in algemene zaken (welk gebied, welke standplaatsen), groepszaken (welke eisen aan de groep) en chauffeurszaken (welke eisen gelden er voor chauffeurs die bij een groep willen horen). De tabel geeft de *mogelijke* keuzes aan en dus niet zozeer het eindbeeld. De tabel is daarom ook niet uitputtend.

Eisen	Mogelijke keuze	Toelichting
Algemeen		
Gebied met groepsvorming	*Hele grondgebied Amsterdam, Ring A10, centrumgebied*	
Standplaatsen	*Strengere eisen op standplaats, dan wel concessiemodel, in ieder geval:"* • *CS* • *Leidseplein*	Mogelijk directere handhaving (indien x overtredingen groepslid, volgt een sanctie)
Groep		
Grootte	*100*	
Groepsvorm	*Vereniging, stichting, NV, BV, chauffeurs in loondienst, ZZP'er*	Op dit moment zijn de consequenties onvoldoende duidelijk om hier al een keuze in voor te stellen.
Bereikbaarheid	*Postadres, één aanspreekpunt, 24/7 bereikbaar*	
Registratie	• *Verplichte registratie van alle aangesloten chauffeurs (naam, voertuignr, documentnr., ontvangen klachten)* • *Verplichte registratie ingetrokken groepslidmaatschappen in een centrale database, toegankelijk voor alle groepen in de stad*	
Klachtenafhandeling (proces)	*Onafhankelijke partij die klachtenafhandeling afhandelt of in ieder geval toezicht houdt op de klachtenafhandeling.*	
Klachtenafhandeling (inhoud)	*In ieder geval vastleggen: naam, adres, telefoonnummer van indiener; datum, locatie, tijd van klacht; naam of beschrijving van persoon waar klacht over gaat; details van de klacht.*	
Informatie (overheid)	*Periodiek overzicht naar gemeente over wijzigingen intern reglement, registratie, klachtenafhandeling.*	
Informatie (klant)	*In voertuig minimaal informatie zichtbaar over:* • *Naam* • *Voertuignr.* • *Lidnr (daklichtnr.).* • *Groep* • *Klachtennummer*	

Sanctie individueel (proces)	*Onafhankelijke partij die sancties afhandelt of in ieder geval toezicht houdt op de afhandeling van de sanctie.*	
Sanctie individueel (inhoud)	*Afhankelijk van aard van de overtreding een van de onderstaande sancties:* • *geldboete* • *voorwaardelijke intrekking groepslidmaatschap* • *tijdelijke intrekking groepslidmaatschap* • *definitieve intrekking groepslidmaatschap*	
Sanctie groep (inhoud)	*Onafhankelijk van grootte groep:* • *indien niet voldaan aan registratie* • *indien niet voldaan aan onafhankelijke klachtenafhandeling* • *indien niet voldaan aan onafhankelijk sanctietoezicht* • *indien x-maal niet bereikbaar* *Afhankelijk van grootte groep:* • *aantal gegronde klachten* • *aantal constateringen door BOA/politie problemen openbare orde* • *aantal constateringen onvoldoende informatie op/in voertuig* • *aantal overtredingen tram/busbaan* • *MOGELIJK aantal constateringen van misdragingen op standplaats (niet opvolgen aanwijzingen bevoegd gezag, voordringen, intimidatie enz.)* *Sanctie:* • *geldboete* • *voorwaardelijke intrekking vergunning* • *tijdelijk intrekking vergunning* • *definitieve intrekking vergunning*	
Chauffeur		
Kennis	• *Stratenkennis* • *Kennis lokale OV* • *Kennis lokale bestemmingen* • *Tram/busbaanontheffing*	Te regelen via gemeentelijk examen (uitbesteden aan bv CBR/CCV)
Representativiteit	• *Kledingvoorschriften* • *Geen privé telefoongesprekken, zakelijk kort en bondig* • *Niet roken, geen alcohol*	
Gedrag	• *Volgt aanwijzingen bevoegd gezag op* • *Volgt aanwijzingen groepsleiding op*	

	• *Niet weigeren van ritten, bagage, dieren e.d.* • *Niet omrijden, indien nodig: klant op de hoogte stellen* • *Tijdens werktijd geen andere personen laten rijden in voertuig* • *Ritprijs op basis van taxameter, dan wel overeenkomstig afspraak passagier* • *Overhandigt op verzoek passagier een bon met ritgegevens en prijs*	
Standplaats	• *Volgt aanwijzingen op standplaats van bevoegd gezag op* • *Dringt niet voor* • *Blijft binnen twee meter van het voertuig* • *enz*	
Voertuig		
Leeftijd	• *Niet ouder dan zes jaar (tenzij ontheffing)*	
Milieu	• *Roetfilter, indien diesel* • *Euro 4?*	
Daklicht	• *Door gemeente goedgekeurd* • *Door alle chauffeurs van groep toegepast* • *Zichtbaar en leesbaar van alle kanten* • *Herkenbaar en onderscheidend (gemeente is bevoegd daklicht af te keuren)* • *Twee cijfers, twee letters* • *Bevat naam van de groep* • *Gedeponeerd bij daarvoor bevoegde organisatie*	
Informatie	*Informatie in auto over:* • *Chauffeur* • *Groep* • *Klachtennummer*	

Versie: 1
Datum: 29-9-2009

