Nadere regels (conceptuitvoeringsbesluiten) bij taxiverordening Amsterdam 2012, inclusief toelichting

Besluit gebiedsaanwijzing aanbieden taxivervoer 2
Toelichting besluit gebiedsaanwijzing aanbieden taxivervoer..... 3

Besluit modelreglement 4
Toelichting besluit modelreglement 12

Toelichting bij nadere regels daklichten..... 13
Nadere regels eisen chauffeurs..... 15

Toelichting nadere regels eisen chauffeurs 18
Nadere regels register TTO 23

Toelichting nadere regels register TTO 25
Nadere regels daklichten..... 29

Nadere regels informatiekaarten 32
Toelichting nadere regels informatiekaarten..... 34

BESLUIT GEBIEDSAANWIJZING AANBIEDEN TAXIVERVOER

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op het bepaalde in artikel 2.3, eerste lid van de Taxiverordening Amsterdam 2012, waarin is bepaald dat het college delen van de openbare weg kan aanwijzen waar het verboden is zonder vergunning van het college taxivervoer aan te bieden;

BESLUITEN:

vast te stellen ‘Gebiedsaanwijzing aanbieden taxivervoer’.

Artikel 1 Aanwijzing

De onderstaande delen van de openbare weg worden aangewezen als gebied waarin het verboden is zonder vergunning van het college taxivervoer aan te bieden:

a. omgeving standplaats Centraal Station, zijnde het gebied waarvan de grens wordt gevormd door (1) de noordzijde van de De Ruyterkade, (2) de oostzijde van de Oosterdokskade, (3) de noordzijde van de Oosterdokskade, (4) de oostzijde van de Oosterdokskade, (5) de zuidzijde van de Prins Hendrikkade, (6) het midden van de Westertoegang, hierna te noemen gebied A;
b. omgeving standplaats Leidseplein, zijnde het gebied waarvan de grens wordt gevormd door (1) het midden van de Prinsengracht, (2) de oostzijde van de Spiegelgracht, (3) de oostzijde van de Weteringschans, (4) de oostzijde van de Museumbrug, (5) de westzijde van de Stadhouderskade, (6) de dwarsoversteek van de Overtoom in een denkbeeldige lijn van de hoek van de westzijde van de Stadhouderskade met de zuidzijde van de Overtoom naar de hoek van de noordzijde van de Overtoom met de westzijde van de Nassaukade, (7) de dwarsoversteek van de Nassaukade in een denkbeeldige lijn van de hoek van de noordzijde van de Overtoom met de westzijde van de Nassaukade tot aan het midden van de Singelgracht, (8) het midden van de Singelgracht, (9) het midden van de Leidsegracht, hierna te noemen gebied B;
c. het gebied binnen de ring A10 van Amsterdam inclusief de ring A10, met uitzondering van het gebied als genoemd onder a en b, hierna te noemen gebied C;
d. het gebied buiten de ring A10 van Amsterdam.

Artikel 2 Slotbepaling

1. Dit besluit kan worden aangehaald als ‘Besluit gebiedsaanwijzing aanbieden taxivervoer’.
2. Dit besluit treedt in werking op …

TOELICHTING BESLUIT GEBIEDSAANWIJZING AANBIEDEN TAXIVERVOER

Ingevolge het bepaalde in het eerste lid van artikel 2.3 van de Taxiverordening Amsterdam 2012 kan het college de openbare weg, of delen daarvan aanwijzen waar het verboden is zonder vergunning van het college taxivervoer aan te bieden.

Artikel 1
De problemen op de taximarkt doen zich niet alleen voor in Amsterdam Centrum maar ook daarbuiten (zoals bij de Amsterdam ArenA). Alhoewel er momenteel weinig problemen zijn in de gebieden buiten het centrum wordt het toch gewenst geacht, met het oog op eenduidigheid, uitlegbaarheid en het verkleinen van de kans dat de problematiek zich gaat verplaatsen tot buiten de aangewezen gebieden, de verordening voor het hele grondgebied te laten gelden. Ook de taxibranche zelf heeft in diverse overleggen aangegeven voorstander te zijn van het aanwijzen van het gehele grondgebied.

Er is voor gekozen vier deelgebieden aan te wijzen, welke in totaal alle openbare wegen binnen het gehele grondgebied van Amsterdam beslaan. Het onderscheid in de vier deelgebieden heeft tot doel de mogelijkheid te creëren slecht presterende TTO’s van bepaalde deelgebieden uit te kunnen sluiten (ingevolge het bepaalde in artikel 3.3, eerste lid, onder d van de Taxiverordening Amsterdam 2012) of nadere regels te stellen met het oog op de verkeersveiligheid, verkeerscirculatie of openbare orde.

BESLUIT MODELREGLEMENT

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op het bepaalde in artikel 2.4, achtste lid van de Taxiverordening Amsterdam 2012;

overwegende dat ter uitwerking van het bepaalde in artikel 2.4, derde lid het gewenst is een model ter beschikking te stellen aan de hand waarvan een TTO het reglement kan opstellen;

BESLUITEN:

vast te stellen het ‘model A’.

Normen- waardenprotocol

1. De chauffeur is integer en kan de veiligheid van het individu waarborgen waaronder in ieder geval wordt begrepen dat de chauffeur:
   - geen ernstig misdrijf, waarop een gevangenisstraf van vier jaar of meer is gesteld, heeft gepleegd;
   - geen ernstig gevaarzettend of asociaal verkeersgedrag vertoont of een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) opgelegd heeft gekregen;
   - geen (Lichte) Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer of Alcoholslotprogramma opgelegd heeft gekregen;
   - zich gedraagt op een wijze die naar het oordeel van het college de kwaliteit van taxivervoer niet aantast;
   - beschikt over de benodigde geldige vergunningen en vergunningbewijzen om taxivervoer aan te mogen bieden;
   - geen enkele vorm van fysiek geweld of bedreigingen hanteert tegen een klant, ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon dan wel eenieder die in opdracht van het college werkzaamheden verricht met het doel de kwaliteit van taxivervoer op de standplaatsen te bevorderen;
   - op en rond de standplaats geen vernielingen of vandalisme pleegt en de standplaats niet vervuilt.

2. De chauffeur weigert geen ritten en neemt altijd de verkeersveiligheid in acht, waaronder in ieder geval begrepen wordt vervoer waarbij de chauffeur:
   - met zijn rijgedrag de klant of andere weggebruikers niet in gevaarlijke situaties brengt of kan brengen;
   - ordelijk en verantwoord handelt binnen de grenzen van de wet;
   - geen ritten staakt;
   - de klant vervoert naar de bestemming volgens de voor de klant meest gunstige weg, hetzij via de snelste dan wel economisch voordeligste route, tenzij de klant anders heeft verzocht;

- zichzelf of een ander geen toegang tot de standplaats verschaft als hij daar niet toe gerechtigd is;
- zich houdt aan de verkeersregels;
- de aanwijzingen van een ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon die ten doel heeft de kwaliteit van taxivervoer op de standplaats te bevorderen, onverwijld opvolgt;
- geen enkele vorm van verbaal geweld hanteert tegen een klant, ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon die ten doel heeft de kwaliteit van taxivervoer op de standplaatsen te bevorderen.

3. De chauffeur levert eerlijk en comfortabel vervoer, waaronder in ieder geval begrepen wordt dat de chauffeur:
   - de passagier tegen het daarvoor geldende tarief vervoert;
   - zorg draagt voor informatieverstrekking aan de klant over de geldende tarieven, gegevens van de chauffeur, de TTO en het klachtenmeldpunt;
   - zorg draagt voor een technisch veilige auto;
   - beschikt over goede talen- en stratenkennis, een goede kennis van de naam en locatie van de grotere hotels en van de bijzondere gelegenheden in Amsterdam;
   - taxivervoer aanbiedt met een daklicht dat voldoet aan de eisen gesteld door het college;
   - in en buiten de taxi de informatiekaart conform de nadere eisen van het college zichtbaar voor de klant heeft aangebracht;
   - geen vervoersafspraken maakt;
   - zorgvuldig en verkeersveilig rijdt;
   - de klant niet hindert bij het kiezen van een taxi;
   - verplicht is klanten te vervoeren in de taxi van hun keuze;
   - niet actief klanten werft op de standplaats;
   - vervoer aanbiedt op basis van de aan hem verleende Taxxxivergunning en het daarbij behorende daklicht;
   - de taxameter of boordcomputer zichtbaar voor de klant heeft geïnstalleerd;
   - wijzigingen in zijn situatie die relevant zijn voor de geldigheid van de vergunning direct doorgeeft aan de groep en het college.

4. De chauffeur vertoont professioneel gedrag, waaronder in ieder geval begrepen wordt dat de chauffeur:
   - een verbaal en non-verbaal correcte en fatsoenlijke behandeling heeft van de klant, ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon dan wel eenieder die in opdracht van het college werkzaamheden verricht met het doel de kwaliteit van taxivervoer op de standplaatsen te bevorderen;
   - de klant niet om fooi of kofferbakgeld vraagt;
   - in gevaarlijke situaties een collega helpt;
   - vertrouwelijke informatie van de klant niet naar buiten brengt;
   - verlies of diefstal van de Taxxxipas direct aan het college meldt;
   - een bewijs van goedkeuring van de taxameter beschikbaar heeft;
   - op de standplaats in de directe omgeving van zijn taxi blijft;

- van iedere rit een betalingsbewijs verstrekt;
- het maximum aantal toegestane taxi's op de standplaats niet overschrijdt en parkeert op de daarvoor aangewezen plekken;
- zowel op als in de omgeving van de standplaats geen hinderlijk gedrag vertoont;
- de standplaats alleen gebruikt voor het aannemen van ritten;
- de TTO actief informeert over aan de chauffeur opgelegde meldingen, waarschuwingen en andere overtredingen en sancties.

5. De chauffeur heeft een professioneel voorkomen, waaronder in ieder geval begrepen wordt:
   - dat de chauffeur voldoet aan de door de TTO aan hem gestelde eisen;
   - dat de taxi voldoet aan de door de TTO gestelde eisen.

Klachtenprotocol

De groep kan de afhandeling van klachten en alles wat daarmee samenhangt zelf uitvoeren, maar zij kan het ook door een derde partij laten doen.
Daarnaast werkt de groep en haar aangeslotenen mee aan de afhandeling van klachten die via het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxi zijn binnengekomen.

In alle gevallen moet de klachtenregeling minimaal aan de volgende vereisten voldoen.

1. De klant heeft het recht om over het vervoer een klacht in te dienen bij de groep. De klacht kan ook betrekking hebben op gedragingen van de groep en/of haar aangeslotenen. Een gedraging van een natuurlijk persoon, werkzaam onder verantwoordelijkheid van de aangeslotenen, wordt aangemerkt als een gedraging van een aangeslotene.

2. De groep draagt zorg voor een deugdelijke behandeling van klachten over gedragingen van de groep en haar aangeslotenen.

3. Een klacht kan zowel mondeling als schriftelijk door of namens een klant bij de groep kenbaar gemaakt worden.

4. Indien een klant een klacht indient, legt de groep de volgende gegevens vast:
   a. naam van degene die de klacht heeft aangenomen
   b. naam, adres en telefoonnummer van de klant
   c. datum, tijd en locatie waar de klacht betrekking op heeft
   d. naam of beschrijving van de persoon waar de klacht betrekking op heeft
   e. details van de klacht

5. In geval van een schriftelijk klacht bevestigt de groep ontvangst van de klacht binnen twee werkdagen.

6. De groep is niet gehouden een klacht te behandelen indien deze betrekking heeft op vervoer of een gedraging:

a. waarover al eerder een klacht is ingediend die met inachtneming van deze regeling is behandeld
b. welke langer dan twee maanden voor indiening van de klacht heeft plaatsgevonden
c. waarover de geschillencommissie een bindend advies heeft uitgebracht of een minnelijke schikking tussen partijen heeft bewerkstelligd

7. De groep is niet gehouden een klacht te behandelen indien deze betrekking heeft op vervoer in deze regio, en/of deze geen betrekking heeft op het vervoer dat is verricht door de groep of op een gedraging van de groep. In dat geval zendt de groep, voor zover te achterhalen, de klacht zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen vijf werkdagen na ontvangst van de klacht door naar degene op wie de klacht betrekking heeft en stelt de klant hiervan in kennis.

8. Indien de klacht niet in behandeling wordt genomen wordt de klant hiervan zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen twee weken na ontvangst van de klacht, schriftelijk in kennis gesteld, onder vermelding van de beweegreden.

9. De groep handelt de klacht uiterlijk binnen twee weken na ontvangst van de klacht af.

10. De groep stelt de klant schriftelijk en gemotiveerd in kennis van de reactie op de klacht en van de eventuele conclusies en maatregelen die de groep daaraan verbindt. Bij de kennisgeving wordt melding gemaakt in welke gevallen een geschil kan worden voorgelegd aan de geschillencommissie waarbij de vervoerder is aangesloten en hoe dit dient te geschieden.

11. De groep legt van elke klacht de volgende gegevens vast:
    a. Details van het antwoord op de klacht en de eventuele maatregelen die naar aanleiding van de klacht zijn getroffen
    b. De wijze waarop en de datum waarop de klant die de klacht had ingediend is geïnformeerd
    c. Naam van de persoon die de klacht heeft behandeld
    d. Naam van de persoon die de eventuele maatregelen heeft genomen

12. De groep maakt de klachtenregeling actief bekend aan klanten. Zij doet dit door binnenin het voertuig de volgende informatie op verzoek aan de klant te verstrekken:
    a. Mogelijkheid dat klachten over het vervoer of gedragingen aan de groep gemeld kunnen worden
    b. De naam, adres en telefoonnummer waar de klacht ingediend kan worden
    c. Het adres en telefoonnummer van het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer en naam en nummer van de groep <naam> (op een voor de klant zichtbare locatie in de auto, op ooghoogte als deze zit)
    d. De inhoud van het klachtenreglement

13. De groep gaat er akkoord mee dat alle gegevens met betrekking tot de klacht worden gedeeld met het bevoegd gezag.

Sanctieprotocol

Sancties door TTO aan chauffeur		
Gedrag/Overtreding	*Categorie*	*Minimale sanctie bij constatering 1e overtreding*
Uiterlijk chauffeur voldoet niet aan de eisen van de TTO	zeer licht	In te vullen door TTO
Auto voldoet niet aan de eisen van de TTO	zeer licht	In te vullen door TTO
Standplaats oprijden terwijl er geen plek is	licht	Boete > 150 euro
Standplaats gebruiken voor pauze	licht	Waarschuwing
Niet in de vakken parkeren op de standplaats	licht	Waarschuwing
Niet doorrijden op de standplaats	licht	Waarschuwing
Bestuurder verstrekt geen betalingsbewijs	licht	Boete > 150 euro
Niet in de directe omgeving van de auto verblijven (samenscholing)	licht	Waarschuwing
Bewijs goedkeuring taxameter is niet beschikbaar	licht	Waarschuwing
Verlies/diefstal van de Taxxxipas is niet gemeld	licht	Boete > 150 euro
Vertrouwelijke informatie van klant naar buiten brengen	licht	Boete > 150 euro
Klant om fooi of kofferbakgeld vragen	licht	Waarschuwing
Chauffeur helpt collega niet in gevaarlijke situaties	licht	Boete > 150 euro
Niet vriendelijk te woord staan van klant e.a.	licht	Waarschuwing
Onderlinge vervoersafspraken	gemiddeld	Schorsing van tenminste 2 maanden
Niet houden aan wettelijke tarieven	gemiddeld	Schorsing van tenminste 2 maanden
Taxameter of boordcomputer niet zichtbaar	gemiddeld	Schorsing van tenminste 2 maanden
Tarieven niet zichtbaar	gemiddeld	Boete > 150 euro
Klachtennummer niet zichtbaar	gemiddeld	Boete > 150 euro
Gegevens auto en/of chauffeur niet zichtbaar	gemiddeld	Boete > 150 euro
Daklicht of Taxxxipas niet aanwezig	gemiddeld	Schorsing van tenminste 2 maanden
Hinderlijk ophouden op en rond de standplaats	gemiddeld	Boete > 150 euro
Onnodig geluidssignalen geven	gemiddeld	Boete > 150 euro
Wijziging in gegevens niet (tijdig) doorgeven	gemiddeld	Boete > 150 euro
APK verlopen	gemiddeld	Schorsing tot APK beschikbaar is
Actief klanten werven op de standplaats	gemiddeld	Schorsing van tenminste 2 maanden
Chauffeur respecteert keuze van de klant niet	gemiddeld	Schorsing van tenminste 2 maanden
Hinderen van klanten bij het kiezen van een	gemiddeld	Schorsing van

taxi		tenminste 2 maanden
Auto heeft geen roetfilter	gemiddeld	Boete > 150 euro
Onzorgvuldig en niet verkeersveilig rijden	gemiddeld	Schorsing van tenminste 2 maanden
Bij constatering van onderstaande gedragingen/overtredingen volgt in ieder geval een bijbehorende sanctie door gemeente		
Te hard rijden (>15 km/u)	zwaar	Schorsing vergunning voor ten minste 4 maanden
Negeren rood licht	zwaar	Schorsing vergunning voor ten minste 4 maanden
Rit weigeren, rit staken of bewust omrijden	zwaar	Schorsing vergunning voor ten minste 4 maanden
Onbevoegd betreden standplaats	zwaar	Schorsing vergunning voor ten minste 4 maanden
Helpen bij het onbevoegd betreden van de standplaats	zwaar	Schorsing vergunning voor ten minste 4 maanden
Niet opvolgen aanwijzingen ambtenaar in functie of taxihost	zwaar	Schorsing vergunning voor ten minste 4 maanden
Verbaal geweld tegen klant, ambtenaar in functie of taxihost	zwaar	Schorsing vergunning voor ten minste 4 maanden
Verkeer inhalen op de tram/busbaan	zwaar	sanctie conform beleidsregels TBO
Stilstaan op de tram/busbaan	zwaar	sanctie conform beleidsregels TBO
Negeren negenoog	zwaar	sanctie conform beleidsregels TBO
Misdrijf, bijvoorbeeld een geweld- of zedendelict, chantage en bij artikel 6 WVW (dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld)	zeer zwaar	Intrekken vergunning
Vernieling of vandalisme op de standplaats	zeer zwaar	Intrekken vergunning
Fysiek geweld en bedreigingen tegen een ambtenaar in functie	zeer zwaar	Intrekken vergunning
Taxivervoer aanbieden zonder (geldige) Taxxxivergunning	zeer zwaar	Last onder dwangsom (>2K) en/of intrekken vergunning. Eventueel naar OM voor afhandeling obv de WED
Taxivervoer aanbieden zonder (geldig) rijbewijs	zeer zwaar	Intrekken vergunning

Opgemaakte mededeling politie van (Licht) Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA/LEMA) of het Alcoholslotprogramma (ASP)	zeer zwaar	Intrekken vergunning
Excessieve snelheidsovertredingen (bijvoorbeeld > 50 km/u, > 31 km/u bij wegwerkzaamheden in bebouwde kom)	zeer zwaar	Intrekken vergunning
Opgemaakte mededeling politie van Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG)	zeer zwaar	Intrekken vergunning
Overig gevaarzettend of asociaal verkeersgedrag	zeer zwaar	Intrekken vergunning

Controleprotocol

De groep kiest één of meer organisaties uit die de groep en haar aangeslotene op naleving van de bepalingen van dit reglement controleren. Het aantal te houden audits wordt bepaald door de bevoegde autoriteit aan de hand van de uitkomsten van eerdere audits en inspecties. De resultaten van de audit worden door de gekozen organisatie vastgelegd in een rapport. Het aanspreekpunt van de groep ontvangt de rapportages, die gelijktijdig in afschrift zijn gestuurd naar een door de bevoegde autoriteit aangewezen functionaris van de bevoegde autoriteit. Alle aangeslotenen worden over de resultaten van de audits geïnformeerd.

De groep controleert haar aangeslotenen op de volgende wijze:

1. Al de aangeslotenen op al hun verplichtingen uit dit reglement en de voorwaarden en voorschriften uit de vigerende verordening door middel van mystery-guest onderzoeken uitgevoerd door een onafhankelijke controleorganisatie. Deze controleorganisatie zorgt ervoor dat controleurs zich als reiziger voordoen. Zij maken zich niet kenbaar als controleur.
2. Al de aangeslotenen op al hun verplichtingen uit dit reglement en de voorwaarden en voorschriften uit de vigerende verordening via onaangekondigde controles door een toezichtsteam van de groep.

<u>Frequentie</u>
De controlefrequentie moet zodanig zijn gekozen dat de aangeslotenen gedrag conform reglement en verordening gaan uitvoeren. Zij moeten het gevoel hebben dat de pakkans voor een overtreding groot genoeg is om ongewenst gedrag niet uit te voeren.

<u>Rapportage</u>
De controleorganisatie en/of het toezichtsteam leggen de bevindingen vast in een rapport. Het aanspreekpunt van de groep ontvangt de rapportages, die gelijktijdig in afschrift zijn gestuurd naar een door de bevoegde autoriteit aangewezen functionaris van de bevoegde autoriteit. Alle aangeslotenen worden over de resultaten van de controles geïnformeerd.
De resultaten van de groepscontrole worden tevens doorgestuurd naar de bevoegde autoriteit. Deze kan op basis hiervan tot het nemen van disciplinaire maatregelen overgaan.

Indien een aangeslotene bezwaar heeft tegen de resultaten kan hij bezwaar aantekenen bij de Beroepscommissie.
De groep zal, gelet op de inhoud van het sanctiereglement, op basis van de controle resultaten mogelijk moeten besluiten aangeslotenen en/of haar chauffeurs disciplinaire maatregelen op te leggen.

TOELICHTING BESLUIT MODELREGLEMENT

<VOLGT>

TOELICHTING BIJ NADERE REGELS DAKLICHTEN

In de Wet is bepaald dat een gemeente bij of krachtens verordening eisen en verplichtingen op kan leggen aan een organisatorisch verband met betrekking tot de herkenbaarheid van de voertuigen waarmee taxivervoer wordt verricht (artikel 82b lid 6 onder d). De gemeente Amsterdam heeft ervoor gekozen de herkenbaarheidskenmerken te verbinden aan het daklicht omdat dit in het bijzonder voor consumenten een herkenbaar baken is voor een taxi. Zowel veelgebruikers als eenmalige taxiklanten zullen een taxi snel herkennen aan het daklicht.

In artikel 79 van de Wet is vastgelegd dat het Rijk eveneens eisen kan stellen aan de herkenbaarheid van voertuigen. De gemeentelijke regels zijn aanvullend op deze eisen. Zolang de eisen van de gemeente niet overeenkomen met de rijksregels of deze doorkruisen, staat het de gemeente vrij eisen te stellen aan de herkenbaarheid van bijvoorbeeld een daklicht, mits dit goed is onderbouwd.

In deze nadere regels worden minimale eisen gesteld waar de daklichten van aangesloten chauffeurs aan moeten voldoen. Er worden geen vormvereisten opgelegd: het staat de TTO vrij te kiezen voor een eigen vorm en grootte, zolang aan de minimale eisen wordt voldaan.

Artikel 1
In artikel 1 is geregeld welke informatie in ieder geval op het daklicht moet komen te staan. Dit is niet uitputtend: een TTO kan er voor kiezen aanvullende informatie op het daklicht aan te brengen, mits dit niets afdoet aan de herkenbaarheid van de in dit artikel genoemde elementen (naam TTO, Taxxxilogo en chauffeursnummer).

De naam van de TTO (onder a) is verplicht, omdat dit hét onderscheidende element is voor de klant en de toezichthouders: op basis van de naam is het mogelijk onderscheid te maken tussen de ene TTO en de andere. Dit is enerzijds van belang om klachten in te kunnen dienen of een TTO aan te kunnen spreken op verkeerd gedrag. Anderzijds is dit ook een belangrijk element van de marktwerking die in de uiteindelijke situatie een rol moet gaan spelen. De TTO kan ervoor kiezen zelf kleurelementen aan te brengen op het daklicht, zolang de overige elementen (zie onder b en c) goed zichtbaar blijven.

Het Taxxxilogo (onder b) is verplicht, omdat hiermee aan klanten duidelijk wordt gemaakt dat de taxi die dit logo draagt door de gemeente en de TTO is goedgekeurd. Het is in die zin een keurmerk dat de klant de mogelijkheid geeft bewust te kiezen voor een goedgekeurde taxi. Zonder dit logo is de herkenbaarheid van taxi’s op de Amsterdamse taximarkt niet voldoende geregeld. Met name klanten die nauwelijks gebruik maken van taxi’s in Amsterdam moeten een zichtbaar herkenningselement hebben, waar ze op kunnen vertrouwen. Ook voor gebruikers die vaker een taxi nemen is het echter een herkenbaar baken.

Het nummer op het daklicht (onder c) is voor zowel klant als toezichthouders van belang. De klant moet op een makkelijke en eenduidige wijze kunnen achterhalen bij welke taxi hij instapt of welke taxi zojuist langsreed, om goede en relevante informatie te kunnen geven bij bijvoorbeeld het indienen van een klacht. Dit nummer

moet voor de klant snel en makkelijk te achterhalen en te onthouden zijn. Om die reden is gekozen voor vier cijfers. Voor de handhaving is het eveneens van belang dat snel en duidelijk te achterhalen is met welke taxi en chauffeur de toezichthouder te maken heeft. De koppeling van het nummer aan de chauffeur is hier belangrijk: de toezichthouder moet zonder tussenkomst van een derde partij kunnen zien wie in het voertuig zit, ook als de toezichthouder niet direct naast het voertuig staat. Dit is met name van belang, omdat overtredingen die een chauffeur begaat gestapeld kunnen worden. Als onduidelijk is wie er achter het stuur zit of als een derde partij hiermee kan manipuleren, kan de handhaving op chauffeurs niet voldoende worden uitgevoerd.

Artikel 2
Artikel 2 stelt regels over de grootte van de informatie op het daklicht en daarmee over de leesbaarheid en zichtbaarheid. Klanten en toezichthouders moeten aan alle zijden van het voertuig kunnen zien bij welke TTO de chauffeur is aangesloten. Onder a is daarom geregeld dat de naam van de TTO aan de voor- en achterzijde op het daklicht moet staan. Onder b is de lettergrootte van de TTO-naam op het daklicht geregeld. Als uitgangspunt is genomen dat een daklicht vanaf grotere afstand goed leesbaar moet zijn. Hiervoor is aangesloten bij de lettergroottes van kentekens in Nederland: 71 mm hoog. Onder c is aangegeven dat er aangesloten moet worden bij het lettertype Avenir. Dit sluit aan bij de huisstijl van de gemeente Amsterdam. Hiermee wordt voor de klant een duidelijke herkenbaarheid ingevoerd: de namen van de TTO zijn eenduidige en helder herkenbaar. Dit wordt versterkt door de kleur van de letters helder voor te schrijven (onder d): zwart, code RAL 9005.

Artikel 3
Artikel 3 regelt de vorm, positie, kleur en grootte van de cijfers op het daklicht. Hiervoor geldt dezelfde onderbouwing als in artikel 2. Extra ten opzichte van artikel 2 is dat hier gesteld is dat het nummer rechts van het daklicht geplaatst moet worden, gezien vanuit de voorwaartse beweging van het voertuig. Hiermee wordt een heldere en eenduidige locatie voor klant en toezichthouder mogelijk gemaakt. Daarnaast wordt onder d nog aangegeven dat de cijfers goed moeten contrasteren.

NADERE REGELS EISEN CHAUFFEURS

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op het bepaalde in de artikelen 108 en 147 van de Gemeentewet en artikel 2.11, vijfde lid van de Taxiverordening Amsterdam 2012;

overwegende dat het gewenst is ter waarborging van het bevorderen van de kwaliteit van taxivervoer aanvullende eisen te stellen en een nadere uitwerking te geven aan het gewenste gedrag van chauffeurs;

BESLUITEN:

vast te stellen ‘Nadere regels eisen chauffeurs’.

Artikel 1

1. In aanvulling op en ter verduidelijking van het bepaalde in het eerste lid van artikel 2.11 van de verordening is als gewenst gedrag aan te merken dat:
   a. de politie Amsterdam-Amstelland ten aanzien van de chauffeur geen mededeling heeft opgemaakt voor een (Lichte) Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer of Alcoholslotprogramma of Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer;
   b. de chauffeur zich gedraagt op een wijze die naar het oordeel van het college de kwaliteit van taxivervoer niet aantast;
   c. de chauffeur beschikt over de benodigde geldige vergunningen en vergunningbewijzen om taxivervoer aan te mogen bieden;
   d. de chauffeur geen enkele vorm van fysiek geweld of bedreigingen hanteert tegen een klant, ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon dan wel eenieder die in opdracht van het college werkzaamheden verricht met het doel de kwaliteit van taxivervoer op de standplaatsen te bevorderen;
   e. de chauffeur op en rond de standplaats geen vernielingen of vandalisme pleegt en de standplaats niet vervuilt.
2. In aanvulling op en ter verduidelijking van het bepaalde in het tweede lid van artikel 2.11 van de verordening is als gewenst gedrag aan te merken vervoer waarbij:
   a. de chauffeur geen ritten staakt;
   b. de klant wordt vervoerd naar de bestemming volgens de voor de klant meest gunstige weg, hetzij via de snelste dan wel economisch voordeligste route, tenzij de klant anders heeft verzocht;
   c. de chauffeur zichzelf of een ander geen toegang tot de standplaats verschaft als hij daar niet toe gerechtigd is;
   d. de chauffeur zich houdt aan de verkeersregels;
   e. de chauffeur de aanwijzingen van een ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon die ten doel heeft de kwaliteit van taxivervoer op de standplaats te bevorderen, onverwijld opvolgt;
   f. de chauffeur geen enkele vorm van verbaal geweld hanteert tegen een klant, ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen

persoon die ten doel heeft de kwaliteit van taxivervoer op de standplaatsen te bevorderen.

3. In aanvulling op en ter verduidelijking van het bepaald in het derde lid van artikel 2.11 van de verordening is als gewenst gedrag aan te merken dat:
   a. de chauffeurs onderling geen vervoersafspraken maken;
   b. de chauffeur zorgvuldig en verkeersveilig rijdt;
   c. de chauffeur de klant niet hindert bij het kiezen van een taxi;
   d. de chauffeur verplicht is klanten te vervoeren in de taxi van hun keuze;
   e. de chauffeur niet actief klanten werft op de standplaats;
   f. de chauffeur vervoer aanbiedt op basis van de aan hem verleende Taxxxivergunning en het daarbij behorende daklicht;
   g. de taxameter of boordcomputer zichtbaar voor de klant is geïnstalleerd;
   h. de chauffeur wijzigingen in zijn situatie die relevant zijn voor de geldigheid van de vergunning direct doorgeeft aan de groep en het college.
4. In aanvulling op en ter verduidelijking van het bepaalde in het vierde lid van artikel 2.11 van de verordening is als gewenst gedrag aan te merken dat:
   a. de chauffeur de klant niet om fooi of kofferbakgeld vraagt;
   b. de chauffeur in gevaarlijke situaties een collega helpt;
   c. de chauffeur vertrouwelijke informatie van de klant niet naar buiten brengt;
   d. de chauffeur verlies of diefstal van de Taxxxipas direct aan het college meldt;
   e. de chauffeur een bewijs van goedkeuring van de taxameter beschikbaar heeft;
   f. de chauffeur op de standplaats in de directe omgeving van zijn taxi blijft;
   g. de chauffeur van iedere rit een ritbewijs verstrekt;
   h. de chauffeur het maximum aantal toegestane taxi’s op de standplaats niet overschrijdt en zet zijn voertuig op de daarvoor aangewezen plekken;
   i. de chauffeur zowel op als in de omgeving van de standplaats naar het oordeel van het college geen hinderlijk gedrag vertoont;
   j. de chauffeur de standplaats alleen gebruikt voor het aannemen van ritten;
   k. de chauffeur de TTO actief informeert over aan de chauffeur opgelegde meldingen, waarschuwingen en andere overtredingen en sancties.
5. De chauffeur heeft een professioneel voorkomen, waaronder in ieder geval begrepen wordt:
   a. dat de chauffeur voldoet aan de door de TTO aan hem gestelde eisen;
   b. dat de taxi voldoet aan de door de TTO gestelde eisen.

Artikel 2
Deze nadere regels kunnen worden aangehaald als ‘Nadere regels eisen chauffeurs’.

Artikel 3
Deze nadere regels treden in werking op de eerste dag na die van bekendmaking.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van Amsterdam op ….

De burgemeester, De secretaris,

TOELICHTING NADERE REGELS EISEN CHAUFFEURS

Ingevolge het bepaalde in artikel 2.11 lid 5 van de Taxiverordening Amsterdam 2012 kan het college nadere regels stellen aan chauffeurs. Deze regels zijn ter verduidelijking of in aanvulling op de regels die al gesteld zijn in de verordening. Er zijn nadere regels, omdat door de tijd heen gedrag van chauffeurs en problemen op en rond de standplaatsen kunnen veranderen. Het is dan aan het college hier snel en zorgvuldig op te reageren door aanpassingen door te voeren van de nadere regels.

Artikel 1
Artikel 1 lid 1 geeft een verduidelijking en aanvulling op hetgeen gesteld is in de verordening onder artikel 2.11 lid 1. Het betreft hier de zwaarste categorie van overtredingen (en misdrijven) die chauffeurs kunnen plegen. Dit raakt altijd aan de integriteit en veiligheid van personen in of buiten de taxi en aan openlijke geweldpleging. Deze gedragingen zijn dusdanig ernstig dat ze opgenomen worden in deze categorie.

Onder a is opgenomen dat een chauffeur de verkeersveiligheid niet in ernstige mate in het geding mag brengen of anderen in gevaar mag brengen. De gemeente meent dat dit in ieder geval het geval is als er door de politie Amsterdam-Amstelland bij het CBR melding wordt opgemaakt van een Educatieve Maatregel Alcohol, een Licht Educatieve Maatregel Alcohol, een Educatie Maatregel Gedrag en Verkeer of het Alcoholslotprogramma. Dit zijn maatregelen die ingezet worden bij ernstige verkeersdelicten en -overtredingen. Deze delicten en overtredingen doen in zeer ernstige mate afbreuk aan de veiligheid van klanten en anderen rond de taxi.

Onder b is een zogenoemd kapstokartikel opgenomen. Het kan voorkomen dat er chauffeurs zijn die op een zodanige wijze acteren dat het overduidelijk is dat zij afbreuk doen aan de kwaliteit van het taxivervoer maar waarin de bestaande regels niet voorzien. Het is aan het college aannemelijk te maken dat deze chauffeurs een overtreding plegen.

Onder c is de eis opgenomen dat een chauffeur altijd moet beschikken over geldige vergunningen en vergunningbewijzen om taxivervoer aan te bieden. Het zonder geldige vergunningen rijden (i.c. met ingetrokken vergunningen rijden), is in de ogen van het college een overtreding die niet licht opgevat moet worden. Dit doet in ernstige mate afbreuk aan de werking van het systeem en treft daarmee de chauffeurs die goed gedrag vertonen en geïnvesteerd hebben in de vergunning.

Onder d is de eis opgenomen dat een chauffeur geen fysiek geweld pleegt tegen wie dan ook. Fysiek geweld, in welke vorm en tegen wie dan ook gericht, doet in ernstige mate afbreuk aan de kwaliteit van het taxivervoer. Handhavers, toezichthouders en klanten moeten zich te allen tijde veilig kunnen voelen in en rond de taxi. De klant moet hier als een breed begrip opgevat worden: eenieder die zich in en rond de taxi bevindt.

Onder e staat aangegeven dat de chauffeur geen vernielingen of vandalisme mag plegen op en rond de standplaats, dan wel de standplaats mag vervuilen. Het plegen van vandalisme, bijvoorbeeld het vernielen van een toegangspoort tot de

standplaats, doet in ernstige mate afbreuk aan de kwaliteit van taxivervoer. Omstanders kunnen zich geïntimideerd voelen en de openbare ruimte krijgt een naargeestiger uiterlijk. Bovendien laat de chauffeur zien niet te beschikken over normale gedragsregels, die zeker van een taxichauffeur geëist mogen worden.

Lid 2 geeft een verduidelijking en aanvulling op hetgeen gesteld is in de verordening onder artikel 2.11 lid 2. Het betreft hier zware overtredingen (en misdrijven) die chauffeurs kunnen plegen, veelal op het gebied van (verkeers)veiligheid en betrouwbaarheid.

Onder a is opgenomen dat een chauffeur een rit niet staakt. Een klant moet er vanuit kunnen gaan dat hij door de chauffeur naar de juiste bestemming wordt gereden. Een chauffeur die dit niet doet, ondergraaft de werking van taxi's in het algemeen en doet daarmee afbreuk aan de kwaliteit van het taxivervoer. Uiteraard is er geen sprake van een overtreding als tijdens de rit met de klant een andere bestemming overeen wordt gekomen. Dit wordt dan niet gezien als het staken van een rit.

Onder b is opgenomen dat een chauffeur altijd de voor de klant meest voordelige route moet nemen, tenzij de klant anders heeft verzocht. Dit is opgenomen om te voorkomen dat er onduidelijkheid ontstaat over wat de term 'omrijden' inhoudt. De klant is hierin leidend: de chauffeur moet voldoen aan de wens van de klant. Het afwijken van deze regel slaat gaten in de betrouwbaarheid van het taxivervoer in de stad en het is om die reden van belang voor de kwaliteit van het taxivervoer.

Onder c is vastgelegd dat een chauffeur een ander geen toegang verleent tot een standplaats. Dit moet breed gezien worden: het openen van een eventueel aanwezige slagboom, het plaatsmaken voor een niet toegelaten chauffeur en het uitlenen van een pas vallen hieronder. Het aan anderen toegang verlenen, terwijl dit niet is toegestaan, is een overtreding die flink afbreuk doet aan de werking van het taxibeleid. Klanten moeten erop kunnen vertrouwen dat de chauffeur bij wie ze instappen beschikt over geldige vergunningen en voldoet aan alle regels.

Onder d is opgenomen dat de chauffeur zich dient te houden aan de verkeersregels. Dit is in aanvulling op hetgeen in de verordening al staat omschreven: de chauffeur mag met zijn rijgedrag de klant of andere weggebruikers niet in gevaar brengen of kunnen brengen.

Onder e is expliciet opgenomen dat een chauffeur de aanwijzingen moet opvolgen van een ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen toezichthouder, die ten doel heeft de kwaliteit van taxivervoer te bevorderen. Het niet opvolgen van aanwijzingen ondergraaft de functie van de toezichthouders. Dit doet afbreuk aan de kwaliteit van taxivervoer. De chauffeur gaat dan immers zijn eigen gang en luistert niet naar het bevoegde gezag.

Onder f is opgenomen dat een chauffeur geen verbaal geweld mag plegen tegen een klant, ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen toezichthouder, die ten doel heeft de kwaliteit van taxivervoer te bevorderen. Verbaal geweld, waaronder bedreigingen, geven een gevoel van onveiligheid. Een klant maar ook een toezichthouder moet zich te allen tijde veilig kunnen voelen in de taxi. Zo

niet, dan is er geen sprake van kwalitatief goed taxivervoer. De klant moet hier breed opgevat worden: eenieder die in of rond de taxi aanwezig is.

Lid 3 geeft een verduidelijking en aanvulling op hetgeen gesteld is in de verordening onder artikel 2.11 lid 3. Het betreft hier overtredingen van de gemiddelde categorie. Uitgangspunt is dat deze overtredingen zoveel mogelijk door de TTO zelf worden afgedaan.

Onder a is opgenomen dat chauffeurs onderling geen vervoersafspraken maken. Dit is bedoeld om te voorkomen dat chauffeurs op een standplaats onderling gaan bepalen wie welke klant tegen welk tarief mag vervoeren. Dit is in de eerste plaats vervelend voor de klant, omdat dit intimiderend over kan komen. Daarnaast is het aan de klant om te bepalen bij welke taxi hij wil instappen. Door vervoersafspraken te maken worden de basisrechten van een klant geschonden. Deze regel geldt nadrukkelijk niet als een taxicentrale ritten uitgeeft voor aangesloten chauffeurs.

Onder b is opgenomen dat de chauffeur zorgvuldig en verkeersveilig moet rijden. Dit is in aanvulling op hetgeen is gesteld onder artikel 1 lid 1 onder a van dit besluit (zware verkeersmisdrijven) en hetgeen is gesteld onder artikel 2.11 lid 2 onder a van de Taxiverordening Amsterdam (het in gevaar brengen of kunnen brengen van klant of andere weggebruiker). Het betreft hier nadrukkelijk kleinere overtredingen, zoals snelheidsovertredingen < 15 km/u. Het ligt aan de aard en omvang van de overtredingen welke sanctie de TTO of de gemeente zal opleggen.

Onder c is opgenomen dat een chauffeur een klant niet mag hinderen bij het kiezen van een taxi. Dit ligt in het verlengde van hetgeen gesteld is onder a van dit lid. Een klant moet vrij zijn keuze kunnen maken. Wordt hem dit onmogelijk gemaakt door een chauffeur dan wordt de kwaliteit van het product aangetast.

Onder d is opgenomen dat de chauffeur verplicht is de klant te vervoeren in de taxi naar zijn keuze. Dit vertoont gelijkenissen met de vervoerplicht maar gaat iets verder: de klant mag niet geweigerd worden én moet vervoerd worden in de taxi naar zijn keuze.

Onder e staat dat een chauffeur geen klanten mag werven op de standplaats. Dit ligt in het verlengde van het hinderen van een klant bij het kiezen voor een taxi naar keuze. Werven op de standplaats kan intimiderend overkomen en bovendien kan de klant gedwongen worden in een taxi in te stappen die niet zijn keuze is. Om die reden doet werven van klanten afbreuk aan de kwaliteit van taxivervoer.

Onder f is opgenomen dat het nummer op de Taxxxivergunning en het daklicht altijd in overeenstemming moeten zijn met elkaar.

Onder g is opgenomen dat de taxameter en een eventuele boordcomputer zichtbaar voor de klant moeten zijn geïnstalleerd. Van belang hierbij is dat de klant te allen tijde kan zien wat de prijs is van de rit en hoe deze oploopt. Het niet tonen van deze prijs kan de klant een zeer oncomfortabel gevoel geven en geeft bovendien ruimte aan het oplichten van de klant. Deze regels is gebaseerd op de landelijke regeling. Hij is opgenomen in de verordening, zodat deze buiten twijfel staat.

Onder h is opgenomen dat een chauffeur wijzigingen in zijn situatie die relevant zijn voor de vergunning direct doorgeeft aan het college. Dit kan betrekking hebben op het niet meer voldoen aan voorwaarden voor de vergunning maar ook op overtredingen die de chauffeur heeft begaan, waardoor de vergunning mogelijk geschorst of ingetrokken moet worden. Het is van belang dat deze informatie het college bereikt, omdat klanten anders er niet op kunnen vertrouwen dat alle chauffeurs voldoen aan de regels.

Lid 4 geeft een verduidelijking en aanvulling op hetgeen gesteld is in de verordening onder artikel 2.11 lid 4. Het betreft hier overtredingen van de lichte categorie. Uitgangspunt is dat deze overtredingen zoveel mogelijk door de TTO zelf worden afgedaan.

Onder a is gesteld dat een chauffeur de klant niet om fooi of kofferbakgeld mag vragen. Een klant kan dit als zeer vervelend en soms zelfs dwingend ervaren. Dit doet afbreuk aan de kwaliteit van de taxirit.

Onder b is opgenomen dat een chauffeur collega's moet helpen in gevaarlijke situaties. Dit hoeft niet automatisch te betekenen dat de chauffeur zich fysiek mengt in een situatie. Het inschakelen van professionele hulp valt hier ook onder. Dit artikel is bedoeld om de sociale cohesie binnen de taximarkt te verstevigen, een belangrijk onderdeel van de nieuwe regelgeving.

Onder c is opgenomen dat een chauffeur vertrouwelijke informatie die de klant deelt niet naar buiten brengt. Een klant moet er op kunnen vertrouwen dat eventuele informatie die hij deelt in strikte vertrouwelijkheid met de chauffeur wordt besproken. Het schaden van dit vertrouwen zorgt ervoor dat de kwaliteitsbeleving van klanten achteruit gaat.

Onder d staat de plicht van de chauffeur verlies of diefstal van de Taxxxipas (het vergunningbewijs van de Taxxxivergunning) direct aan het college te melden. Verlies of diefstal heeft het risico in zich dat een ander zich voordoet als een goedgekeurde chauffeur. Om die reden moet de gemeente direct op de hoogte zijn van alle relevante gegevens, zodat iemand die misbruik maakt van de situatie aangepakt kan worden. Hiermee kan voorkomen worden dat klanten de dupe worden van deze situatie. Overigens is het ook in het belang van de chauffeur verlies of diefstal snel te melden: als een chauffeur met zijn Taxxxipas betrapt wordt zonder dat melding is gedaan van verlies of diefstal is de oorspronkelijke eigenaar ook in overtreding.

Onder e is vastgelegd dat de chauffeur een bewijs van goedkeuring van de taxameter beschikbaar heeft.

Onder f is geregeld dat de chauffeur in de directe omgeving van zijn taxi moet blijven. Dit is opgenomen, om te voorkomen dat chauffeurs gaan samenscholen en taxi's onbeheerd achterblijven. Dit is in de eerste plaats intimiderend voor klanten (een groep chauffeurs tegenover één klant) maar bovendien ook onduidelijk (er staan immers lege taxi's). Daarbovenop geldt dat de chauffeur de taxi niet onbeheerd op de standplaats mag achterlaten om op die wijze goedkoop te parkeren. De standplaats is bedoeld om taxivervoer aan te bieden en moet daarom ook zo gebruikt worden. De 'directe omgeving' moet van geval tot geval bekeken worden maar van

belang is dat het voor een klant in één oogopslag duidelijk is welke chauffeur bij welk voertuig hoort.

Onder g is geregeld dat de chauffeur van iedere rit een ritbewijs moet overleggen. Dit is van belang voor de klant om na te kunnen gaan bij wie hij in de auto heeft gezeten, waar hij met eventuele klachten terecht kan en waar het tarief op gebaseerd is. Zonder dit ritbewijs kan de klant het gevoel krijgen opgelicht te zijn.

Onder h is opgenomen dat een chauffeur niet de standplaats op mag rijden als deze vol is en dat hij vervolgens plaats moet nemen op de daarvoor aangewezen plekken. Een chauffeur die zichzelf toegang probeert te verschaffen tot de standplaats, terwijl deze vol is, doet afbreuk aan de kwaliteit van taxivervoer. Het aantal plekken is immers vastgesteld op basis van de ruimte. Te veel taxi's brengt (verkeers)onveiligheid met zich mee en geeft een rommelig gezicht voor de klant. Op de standplaats moet de taxi vervolgens in de vakken worden gezet, juist om te voorkomen dat andere chauffeurs denken dat er nog wel een plekje is en om klanten duidelijk te maken waar ze kunnen instappen.

Onder i is opgenomen dat de chauffeur op en rond de standplaats geen hinderlijk gedrag mag vertonen. Onder andere wordt hiermee bedoeld dat de chauffeur niet de weg blokkeert, niet gaat samenscholen, de standplaats vervuilt, te lang blijft staan, de uitgang van de standplaats blokkeert en ander gedrag dat in het algemeen niet op en rond een standplaats thuishoort. Al dit gedrag zorgt ervoor dat het imago van de taxibranche kan dalen.

Onder j is opgenomen dat de chauffeur de standplaats alleen mag gebruiken voor het aannemen van ritten. Dit betekent dat buiten twijfel is gesteld dat de chauffeur niet op een standplaats mag parkeren of mag lunchen. De standplaats is echt bedoeld om te wachten op een rit. Op een andere wijze gebruik maken van de standplaats zorgt voor onduidelijkheid en irritatie bij klanten en andere chauffeurs.

Onder k is opgenomen dat de chauffeur de TTO altijd actief moet informeren over opgelegde sancties en waarschuwingen door de overheid (gemeente, Rijk, andere partijen). Dit is van belang, omdat de TTO moet kunnen optreden tegen de chauffeur in kwestie. Mocht blijken dat de chauffeur niet voldoende heeft gedaan, dan kan de TTO of de gemeente altijd nog optreden tegen de chauffeur. Dit moet een stok achter de deur zijn voor een chauffeur om relevante informatie toch te delen met de TTO, zodat de TTO passende maatregelen kan nemen.

Lid 5 stelt algemene eisen met betrekking tot het professionele voorkomen van chauffeurs. De eisen beperken zich ertoe dat een chauffeur zich moet conformeren aan de door de TTO gestelde eisen. Dit voorkomt dat de gemeente zich tot in detail gaat bemoeien met de kledingregels van chauffeurs.

NADERE REGELS REGISTER TTO

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op het bepaalde in de artikelen 108 en 147 van de Gemeentewet en artikel 2.5, eerste lid, onderdeel f van de Taxiverordening 2012;

overwegende dat het gewenst is ter bevordering van de kwaliteit van taxivervoer minimale eisen te stellen aan de inhoud van het door de TTO te bouwen en onderhouden register;

BESLUITEN:

vast te stellen ‘Nadere regels register TTO’.

Artikel 1
Met de registratie van actuele gegevens wordt in ieder geval bedoeld actuele informatie, elektronisch of fysiek, ten aanzien van:

1. de TTO, waaronder:
   a. de jaarverslagen;
   b. accountantsverklaringen;
   c. verklaring omtrent gedrag van de rechtspersoon, afgegeven volgens de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens;
   d. de leiding met bevoegdheid, waaronder het aanspreekpunt van de TTO, de functie, bevoegdheid, BSN nummer en verklaring omtrent gedrag;
   e. voor zover van toepassing van de bestuurders van de Raad van Toezicht, naam, functie en portefeuille, andere nevenfuncties, vanaf wanneer en verklaring omtrent gedrag;
   f. reglement en protocollen van de TTO met de versie, datum en waar deze te verwerven zijn;
   g. de bemensing van de diverse commissies en daarvan de naam, BSN nummer, functie in de commissie en vanaf wanneer;
   h. overeenkomsten met aangesloten chauffeurs en ondernemingen en eventueel met derden;
   i. rapportages van bedrijfsinspecties van de Inspectie Leefomgeving en Transport bij de aangesloten ondernemingen;
   j. uitkomsten en bevindingen van controles en mystery-guest onderzoeken uitgevoerd door de TTO of in opdracht van de TTO.
2. de aangesloten ondernemingen, waaronder:
   a. KVK nummer;
   b. nummer van de ondernemingsvergunning en datum afgifte;
   c. een verklaring omtrent het gedrag van de eigenaren van de rechtspersoon afgegeven volgens de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens;
   d. rapportages van de bij hen door de Inspectie Leefomgeving en Transport uitgevoerde bedrijfsinspecties.
3. de chauffeur, waaronder
   a. naam en BSN nummer, gekoppeld aan de onderneming waar de aangeslotene voor werkt;

   b. rijbewijsgegevens, waaronder in ieder geval het rijbewijsnummer, wanneer en door wie deze is afgegeven, de geldigheidsduur, categorieën en eventuele beperkingen;
   c. verklaring omtrent het gedrag afgegeven volgens de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens;
   d. maatregelen van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), Openbaar Ministerie (OM) of Zittende Magistratuur (ZM) met daarbij de aanleiding, wanneer de opgelegde sanctie is gestart en eindigt en de status;
   e. opgelegde sancties opgelegd door zowel de overheid als de TTO, met daarbij de naam van de chauffeur;
   f. klachten, eventueel in een apart klachtenregister met een omschrijving van de klacht, het oordeel over de klacht en de eventuele sanctie opgelegd aan de chauffeur;
   g. behaalde taxigerelateerde opleidingen, zoals welke en door wie, wanneer is het diploma of certificaat behaald en de nummers hiervan;
   h. rittenregistratie;
   i. de locatie van de aangeslotenen tijdens werktijd op een bepaald tijdstip.
4. de auto, waaronder
   a. het kenteken;
   b. datum eerste afgifte kenteken;
   c. de te naam gestelde, zijnde de eigenaar;
   d. de aangeslotenen die op dit kenteken rijden;
5. de rit, waaronder de datum van een eventuele controle, de controleur, de bevindingen over beschikbaarheid en kwaliteit van de rittenstaat en de werkmap.

Artikel 2
De geregistreerde gegevens moeten een periode van 7 jaar bewaard en overgelegd kunnen worden.

Artikel 3
Deze nadere regels kunnen worden aangehaald als ‘Nadere regels register TTO’.

Artikel 4
Deze nadere regels treden in werking op de eerste dag na die van bekendmaking.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van Amsterdam op ….

De burgemeester, De secretaris,

TOELICHTING NADERE REGELS REGISTER TTO

Ingevolge het bepaalde in artikel 2.5 lid 1 onder f van de Taxiverordening Amsterdam 2012 kan het college nadere regels stellen over de registratie van een TTO met betrekking tot de TTO zelf, de chauffeurs (aangeslotenen), de ondernemingen, de auto's en de ritten.

Artikel 1
Artikel 1 regelt de precieze invulling van de registratie en geeft aan wat bedoeld wordt met registratie. Het is van belang dat de informatie actueel is en elektronisch dan wel fysiek aanwezig is bij de TTO. Dit is nodig, omdat de gemeente te allen tijde relevante informatie moet kunnen inzien om de toezichtstaak naar behoren uit te voeren.

Lid 1 regelt de registratie die van de TTO zelf moet worden bijgehouden.

De jaarverslagen *onder a* zijn nodig om na te gaan of de doelstelling van de TTO met betrekking tot het bevorderen van de kwaliteit van taxivervoer worden behaald. Het jaarverslag is een van de instrumenten waarmee dit wordt gecontroleerd.

Onder b wordt geëist dat er een accountantsverklaring beschikbaar is. De financiële gegevens zijn belangrijk om te beoordelen of de TTO goed functioneert.

Onder c wordt gevraagd om een Verklaring Omtrent Gedrag van de rechtspersoon. Hiermee wordt van de rechtspersoon en alle natuurlijke personen met sleutelposities binnen deze rechtspersoon onderzocht of zij in aanraking zijn geweest met justitie. Het niet kunnen overleggen van een dergelijke VOG geeft aan dat er binnen de TTO mogelijk personen zijn die op basis van de verordening geen onderdeel van het bestuur (of andere belangrijke posities) zouden mogen uitmaken.

Onder d is opgenomen dat van de leiding van de TTO alle relevante gegevens beschikbaar zijn, zoals de functie, de bevoegdheid en het BSN-nummer. Voor de gemeente is dit van belang, om na te kunnen gaan wie waarvoor verantwoordelijk is en wie waarvoor kan worden aangesproken. Wijzigingen in deze situatie moeten daarom ook meteen aan de gemeente worden doorgegeven.

Onder e zijn dezelfde eisen opgenomen voor een eventuele raad van toezicht (of vergelijkbaar).

Onder f is opgenomen dat er een actueel bestand moet zijn van het reglement en bijbehorende protocollen van de TTO. Aan de hand hiervan kan gecontroleerd worden of de TTO nog voldoet aan de eisen uit de verordening en of er voldoende voorwaarden zijn voor de TTO om de kwaliteit van taxivervoer aan de hand van de reglementen en protocollen te bevorderen.

Onder g is aangegeven dat een TTO moet bijhouden wie in welke commissie van de TTO zitting heeft. Dit kan bijvoorbeeld de sanctiecommissie of de klachtencommissie zijn. Het is voor de gemeente van belang hier inzicht in te hebben, zodat vastgesteld

kan worden of de processen voor vaststelling van sancties en klachten goed en eerlijk kunnen verlopen.

Onder h is opgenomen dat de TTO alle overeenkomsten met aangeslotenen, ondernemingen en eventueel met derden moet opslaan. Deze zijn voor de gemeente van belang, om na te gaan welke verhoudingen er zijn tussen de verschillende partijen en of er nog wijzigingen zijn ten opzichte van de laatste gegevens die bij de gemeente bekend zijn. Het niet hebben van deze informatie stelt de gemeente onvoldoende in staat na te gaan wie aangesproken moet worden op bepaald gedrag van een chauffeur.

Onder i is opgenomen dat de TTO rapportages en uitkomsten van inspecties van de ondernemingen die onder de TTO vallen moet hebben geregistreerd. Dit laat zien dat de TTO op de hoogte is van het functioneren van de ondernemingen. Dit betekent ook dat een TTO die op de hoogte is van bepaalde overtredingen moet uitleggen wat hier tegen gedaan wordt.

Onder j is gesteld dat de TTO alle uitkomsten van eigen onderzoeken of onderzoeken in opdracht van de TTO moet vastleggen (en ter beschikking moet stellen aan de gemeente). Dit is van belang om het gedrag van de aangeslotenen te kunnen inzien en om te bekijken of de TTO voldoende maatregelen heeft genomen tegen geconstateerde tekortkomingen.

In *lid 2* zijn de eisen vastgelegd over de te registreren gegevens van aangesloten ondernemingen.

Onder a is opgenomen dat het KVK-nummer geregistreerd moet zijn. Dit is nodig, zodat buiten twijfel staat om welke onderneming het gaat.

Onder b is opgenomen dat het nummer van de ondernemingsvergunning en de datum van afgifte geregistreerd moet zijn. Dit moet aantonen dat de TTO op de hoogte is van de geldigheid van de vergunning en eventuele problemen met betrekking tot de vergunning.

Onder c is opgenomen dat de Verklaring Omtrent Gedrag van de eigenaren van de onderneming geregistreerd moet zijn. Een onderneming die deze niet kan overleggen, moet voor de TTO een duidelijk signaal zijn. Om die reden is het nodig dat de TTO laat zien dat ze op de hoogte zijn van de VOG-status.

Onder d is opgenomen dat de TTO rapportages en uitkomsten van inspecties van de ondernemingen die onder de TTO vallen moet hebben geregistreerd. Dit laat zien dat de TTO op de hoogte is van het functioneren van de ondernemingen. Dit betekent ook dat een TTO die op de hoogte is van bepaalde overtredingen moet uitleggen wat hier tegen gedaan wordt.

Lid 3 regelt wat de TTO moet registreren van de aangesloten chauffeurs.

Onder a is vastgelegd dat van de chauffeurs in ieder geval naam en BSN-nummer vastgelegd moeten worden en dat deze gekoppeld moeten zijn aan de onderneming waar de chauffeur voor rijdt. Dit is van belang om te controleren of de TTO over

actuele informatie beschikt. De gemeente moet daarnaast inzicht krijgen in de verhoudingen tussen chauffeurs, ondernemingen en TTO om na te gaan hoe eventuele malafide constructies in elkaar zitten.

Onder b is vastgelegd dat de TTO de rijbewijsgegevens van de chauffeur bij moet houden, waaronder eventuele beperkingen. Dit is van belang om te controleren of de TTO op de hoogte is van eventuele problemen met het rijbewijs. Is dit het geval, dan kan gecontroleerd worden of de TTO hier iets mee gedaan heeft.

Onder c is opgenomen dat de TTO de Verklaring Omtrent Gedrag moet hebben vastgelegd. Hiermee kan gecontroleerd worden of de TTO op de hoogte is van eventuele problemen met de VOG en of de TTO hier iets mee gedaan heeft.

Onder d is opgenomen dat een TTO alle maatregelen die door het CBR, het OM of het ZM zijn opgelegd moet hebben geregistreerd. Dit is van belang, om na te gaan of de TTO op de hoogte is van deze maatregelen en of de chauffeur zelf de informatie ter beschikking heeft gesteld. Aan de hand van deze informatie kan de gemeente beoordelen of de TTO voldoende heeft opgetreden of dat de chauffeur onvoldoende gegevens ter beschikking heeft gesteld.

Onder e is vastgelegd dat de sancties die de overheid (gemeente, Rijk) heeft opgelegd door de TTO moeten worden geregistreerd. Hiervoor geldt dezelfde argumentatie als voor de gegevens onder d.

Onder f is vastgelegd dat klachten over de chauffeurs moeten zijn geregistreerd. Hierbij is het van belang dat de inhoud van de klacht, het oordeel van de TTO en een eventuele sanctie ook benoemd zijn. Hiermee kan bekeken worden of de klachtenafhandeling van een TTO goed functioneert en of de TTO voldoende maatregelen neemt bij gegronde klachten.

Onder g is opgenomen dat de TTO moet vastleggen welke taxigerelateerde opleidingen chauffeurs hebben behaald. Naast het verplichte examen voor de ontheffing voor de vrije tram/busbanen kunnen dit aanvullende opleidingen zijn, die voor de kwaliteit van taxivervoer van belang zijn. De gemeente kan aan de hand hiervan onder andere bekijken of de TTO voldoende werk maakt van de bevordering van de kwaliteit van taxivervoer.

Onder h is vastgelegd dat de rittenregistratie moet worden bewaard. Dit kan aanvullende bewijs zijn bij mogelijke klachten of overtredingen en is om die reden van belang.

Onder i is tenslotte vastgelegd dat de TTO te allen tijde moet kunnen laten zien welke aangeslotene wanneer op welke plek was (tijdens werktijd). Dit is een zeer belangrijk onderdeel. De TTO moet kunnen laten zien dat een chauffeur wel of niet op de plaats van een overtreding was of dat deze chauffeur wel of niet met een klacht te maken kan hebben gehad. Dit is aanvullend op eventuele getuigenverklaringen en observaties door de gemeente. Een TTO die geen gegevens kan of wil verstrekken is in overtreding. Het doet immers voor een belangrijke mate afbreuk aan de kwaliteit van taxivervoer als chauffeurs met een bepaalde overtreding wegkomen of als een klant zijn klacht niet krijgt opgevolgd.

Lid 4 regelt de gegevens die een TTO moet vastleggen met betrekking tot de voertuigen.

Onder a is vastgelegd dat van de voertuigen het kenteken moet zijn vastgelegd. Dit is van belang om de voertuigen op straat te kunnen controleren en na te kunnen gaan of deze inderdaad bij de TTO horen waarvan de naam op de Taxxxipas en het daklicht staat. Zonder deze registratie is het mogelijk dat voertuigen die niet bij de TTO horen toch onder de naam van de TTO rijden. Zeker bij overtredingen die alleen op camera geconstateerd worden of bij klachten waarbij alleen het kenteken bekend is, is dit een probleem, omdat daarmee de TTO niet achterhaald kan worden.

Onder b is vastgelegd dat de datum van eerste afgifte van het kenteken bekend moet zijn. Dit is een manier om vast te stellen hoe oud het voertuig is, alhoewel dit niet dekkend is. Deze gegevens moeten geregistreerd worden om een mogelijke regeling met betrekking tot de leeftijd van voertuigen mogelijk te maken.

Onder c is opgenomen dat de tenaamgestelde van het kenteken moet zijn vastgelegd. Dit is nodig, om eventuele problemen die spelen rond het voertuig met dat kenteken te kunnen verhalen op de eigenaar (niet per se de chauffeur) of om de eigenaar te kunnen aanspreken op het gedrag van de chauffeur.

Onder d is vastgelegd dat de TTO moet registreren welke aangeslotenen op welk kenteken rijden. Het is mogelijk dat er meer aangeslotenen op één kenteken rijden of dat één aangeslotene op meer kentekens rijdt. Dit moet goed geregistreerd worden, zodat bij eventuele problemen (overtredingen, klachten) de chauffeur in kwestie sneller gevonden kan worden. Bij beperkte informatie bij de klant (bijvoorbeeld alleen kenteken) is dit bijvoorbeeld van belang.

Lid 5 regelt tenslotte dat van de verschillende ritten moet zijn vastgelegd van waar naar waar deze ging, of er sprake was van een controle, wanneer deze was, de naam van de controleur en eventuele oordelen over de beschikbaarheid en kwaliteit van de rittenstaat en de werkmap.

NADERE REGELS DAKLICHTEN

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op het bepaalde in de artikelen 108 en 147 van de Gemeentewet en de artikelen 2.5, eerste lid, onderdeel b en 2.11, derde lid, onderdeel e van de Taxiverordening Amsterdam 2012;

overwegende dat het gewenst is ten aanzien van de herkenbaarheid van taxichauffeurs en de TTO's waar deze bij zijn aangesloten eisen te stellen aan de daklichten;

BESLUITEN:

vast te stellen 'Nadere regels daklichten'.

Artikel 1
Het daklicht dient de volgende informatie te bevatten:

a. de naam van de TTO;
b. het Amsterdamse Taxxxi-logo, zoals weergegeven in de bijlage bij deze nadere regels;
c. het Amsterdamse chauffeursnummer, overeenkomend met het nummer van de Taxxxivergunning.

Artikel 2
De naam van de TTO dient voor de leesbaarheid te voldoen aan de volgende kenmerken:

a. de naam van de TTO wordt aan de voor- en achterzijde van het daklicht geplaatst;
b. de karakters op het daklicht moeten een hoogte hebben van 71 mm;
c. het te gebruiken lettertype is Avenir;
d. voor het gebruik van de letters moet RAL code 9005 gebruikt worden.

Artikel 3
Het Amsterdamse chauffeursnummer dient voor de leesbaarheid te voldoen aan de volgende kenmerken:

a. het chauffeursnummer wordt aan de rechterkant van het voertuig aan de voor- en achterzijde van het daklicht geplaatst, zodanig dat het aan de voor- en achterkant van de taxi op een afstand van minimaal 20 meter duidelijk leesbaar is;
b. de karakters op het daklicht hebben een hoogte van 71 mm;
c. het te gebruiken lettertype is Avenir;
d. de cijfers moeten ter bevordering van de leesbaarheid zo goed mogelijk met de achtergrond contrasteren;
e. voor het gebruik van cijfers moet RAL code 9005 gebruikt worden.

Artikel 4

a. Het daklicht moet met interne verlichting uitgerust zijn;

b. De interne verlichting moet branden indien de lichtmasten in de openbare ruimte branden;
c. De interne verlichting moet in ieder geval branden bij slecht zicht.

Artikel 2
Deze nadere regels kunnen worden aangehaald als ‘Nadere regels daklichten’.

Artikel 3
Deze nadere regels treden in werking op de eerste dag na die van bekendmaking.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van Amsterdam op ….

De burgemeester, De secretaris,

BIJLAGE BIJ NADERE REGELS DAKLICHTEN

Gelet op het bepaalde in artikel 1, onderdeel b van de nadere regels daklichten behorende bij de Taxiverordening 2012;

BESLUITEN

vast te stellen het Amsterdamse Taxxxilogo



NADERE REGELS INFORMATIEKAARTEN

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op het bepaalde in de artikelen 108 en 147 van de Gemeentewet en de artikelen 2.5, eerste lid, onderdeel i en 2.11, derde lid, onderdeel f van de Taxiverordening Amsterdam 2012;

overwegende dat het gewenst is ter bevordering van de kwaliteit van taxivervoer de klant te voorzien van informatie aangaande de wijze van indiening van klachten, de herkenbaarheid van de chauffeur en de TTO en de tarieven en hiervoor nadere regels te stellen aan de op de in de taxi aanwezige informatiekaart;

BESLUITEN:

vast te stellen ‘Nadere regels informatiekaarten’.

Artikel 1

1. De in de bijlage bij deze nadere regels horende informatiekaart moet voor de consument duidelijk leesbaar getoond worden, zowel in het voertuig waarmee taxivervoer wordt verricht, als aan de buitenzijde van het voertuig.
2. Op de informatiekaart dient in ieder geval vermeld te worden:
   a. de naam van de TTO;
   b. de naam van de chauffeur;
   c. het unieke Amsterdamse chauffeursnummer;
   d. het registratienummer (p-nummer) van de onderneming van de aangeslotene;
   e. waar klanten klachten kunnen indienen, waarbij in ieder geval het telefoonnummer, het e-mailadres en de website van het landelijk klachtenmeldpunt vermeld moeten worden, alsmede de gegevens van de TTO, dan wel een andere instantie die de klachten voor de TTO afhandelt, waaronder in ieder geval het postadres, het e-mailadres en het telefoonnummer;
   f. de geldende tarieven, conform de eisen in de landelijke ‘Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer’.
3. De in lid 2 genoemde gegevens moeten in overeenstemming zijn met de werkelijkheid.

Artikel 2
Deze nadere regels kunnen worden aangehaald als ‘Nadere regels informatiekaarten’.

Artikel 3
Deze nadere regels treden in werking op de eerste dag na die van bekendmaking.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van Amsterdam op ….

De burgemeester, De secretaris,

BIJLAGE BIJ NADERE REGELS INFORMATIEKAARTEN

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op het bepaalde in de artikelen 108 en 147 van de Gemeentewet en artikel 1, eerste lid van de nadere regels informatiekaarten behorende bij de Taxiverordening Amsterdam 2012;

overwegende dat ter uitwerking van het bepaalde in het derde lid het gewenst is een model vast te stellen;

BESLUITEN:

vast te stellen het ‘model informatiekaart’.



TOELICHTING NADERE REGELS INFORMATIEKAARTEN

Ingevolge artikel 2.5 lid 1 onder i en artikel 2.11 lid 3 onder f kan het college nadere regels stellen over de informatiekaart die in de taxi aanwezig moet zijn. Deze regels zijn aanvullend op de landelijke eisen, die staan vermeld in de 'Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer'. Deze landelijke regeling bepaalt dat chauffeurs in de taxi een informatiekaart moeten hebben, waarop informatie staat over het tarief waarvoor taxivervoer wordt verricht, de naam en vestigingsplaats van de vervoerder, dan wel de naam en telefoonnummer waarmee de vervoerder is overeengekomen dat klachten over taxivervoer door deze instantie in behandeling worden genomen, het personenvervoernummer (p-nummer), het telefoonnummer van het landelijk klachtenmeldpunt en de website van het landelijk klachtenmeldpunt. De landelijke regels stellen dat deze gegevens duidelijk kenbaar moeten zijn en dat dat zeker het geval is als gebruik wordt gemaakt van één van de twee door de minister vastgestelde modelkaarten.

Artikel 1

In *lid 1* is nogmaals vastgelegd dat de informatiekaart goed zichtbaar moet zijn voor de consument, zowel in het voertuig als aan de buitenzijde. Dit is bedoeld om de herkenbaarheid en herleidbaarheid van chauffeurs goed te regelen. In de praktijk betekent goed zichtbaar dat de informatiekaart zowel voor- als achterin het voertuig zichtbaar moet zijn.

In *lid 2* van dit artikel is vastgelegd welke gegevens op de Amsterdamse informatiekaart moeten komen te staan. Hierbij is een opsomming gegeven van alle gegevens (niet alleen de aanvullende gegevens) vanuit het oogpunt van eenduidigheid.

Onder a wordt gesteld dat de naam van de TTO op de informatiekaart zichtbaar moet zijn. Dit is voor de consument van belang, omdat deze in de meeste gevallen af zal gaan op de naam van de TTO en niet zozeer op de naam van de chauffeur alleen.

Onder b is geregeld dat de naam van de chauffeur op de informatiekaart moet staan. Een van de problemen die onderkend is in de taximarkt is de relatief grote anonimiteit waarin chauffeurs hun werk kunnen doen. Door de naam van de chauffeur op de informatiekaart te zetten, wordt deze anonimiteit verkleind.

Onder c is geregeld dat het unieke Amsterdamse chauffeursnummer op de kaart moet staan. Dit nummer correspondeert met het nummer op het daklicht. Voor consumenten zal dit nummer een belangrijk aangrijpingspunt zijn voor het indienen van klachten of complimenten.

Onder d is buiten twijfel gesteld dat het p-nummer van de onderneming (niet per se de TTO) moet worden opgenomen. Dit is een landelijke eis, waar de Amsterdamse informatiekaart ook aan moet voldoen.

Onder e is vastgelegd dat gegevens met betrekking tot het indienen van klachten op de informatiekaart moeten staan. Dit moet, conform de landelijke regels, in ieder

geval bestaan uit de gegevens van het landelijk klachtenmeldpunt taxi. Daarnaast stellen de gemeentelijke regels dat de gegevens van de TTO zichtbaar moeten zijn, dan wel de gegevens van een partij die de klachten namens de TTO behandelt. Dit is in lijn met de landelijke regels: of de naam en vestigingsplaats van de vervoerder of de naam en het telefoonnummer van een partij die namens de vervoerder de klachten afhandelt moet op de informatiekaart staan. Deze gegevens zijn nodig om de klant een helder beeld te geven van de locatie waar de klachten heen kunnen.

Onder f is vastgelegd dat de tarieven voor het verrichten van taxivervoer op de informatiekaart moeten staan. Dit is een landelijke eis.

In *lid 3* is opgenomen dat de gegevens die op de informatiekaart worden gezet in overeenstemming moeten zijn met de werkelijkheid. Mocht blijken dat er andere tarieven worden gevraagd dan is aangegeven op de informatiekaart, dan is dat een overtreding waar een sanctie tegenover staat.