Nummer BD2011-000648
Directie directie sb
Dienst dienst ivv

Gemeente Amsterdam
College van burgemeester en wethouders

B&W

Voordracht voor de collegevergadering van

1 maart 2011

Portefeuille **29**
Agendapunt **A0**

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Hoofdlijnen taxiplan Amsterdam

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Akkoord te gaan met de volgende beleidslijnen van het nieuwe taxibeleid voor de opstapmarkt van de gemeente Amsterdam, vastgelegd in bijgaande notitie "Hoofdlijnen Taxiplan Amsterdam":

Algemeen

a. Reizigers kunnen onder het regime van de nieuwe taxiwet het volgende verwachten van een door de gemeente Amsterdam toegelaten taxi:
   i. een veilige rit
   ii. ritzekerheid (geen rit weigeren)
   iii. eerlijke behandeling (juiste tarieven hanteren)
   iv. een chauffeur met kennis van de stad en de gedragsregels

Groepsvorming

b. De gemeente Amsterdam stelt groepsvorming verplicht voor taxichauffeurs die hun diensten aan willen bieden op de opstapmarkt van de hele gemeente Amsterdam.
c. Een groep (een toegelaten taxi-organisatie, TTO) moet minimaal bestaan uit 100 chauffeurs en 50 voertuigen.

Handhaving en toezicht

d. De groep is de eerstverantwoordelijke voor het interne kwaliteitsbeleid, waaronder toezicht op de aangesloten chauffeurs; de gemeente ziet toe op het functioneren van de groep als geheel, waarbij het individuele gedrag van de chauffeurs wel in de gaten wordt gehouden. Bij disfunctioneren is de uiterste consequentie dat de groep als geheel van de Amsterdamse opstapmarkt wordt verwijderd.
e. Aan de hand van een puntensysteem worden overtredingen van chauffeurs bijgehouden door de handhavende partijen, vergelijkbaar met het puntenrijbewijs. Bij te veel punten wordt een chauffeur door de gemeente direct van de Amsterdamse opstapmarkt geweerd.

Informatie en administratie

f. Groepen mogen pas in Amsterdam actief zijn op de opstapmarkt als zij een door de gemeente verleende groepsvergunning hebben gekregen; de aangesloten chauffeurs krijgen een individuele Amsterdamse taxivergunning (Taxxxipas), naast de al bestaande landelijke chauffeurspas.
g. Bij de aanvraag voor een groepsvergunning kan een Bibob-toets worden uitgevoerd.
h. De gemeente onderzoekt het optuigen van een toezichtsfonds, waar groepen

aan moeten bijdragen om de kosten van toezicht (deels) te dekken.

i. Een taxi-informatiesysteem moet de handhaving en klachtenvoorzieningen en samenwerking tussen de handhaafconvenantpartners in Amsterdam sturen en ondersteunen.

Herkenbaarheid en klachten

j. Taxi's in Amsterdam moeten herkenbaar zijn; op het daklicht komen het Amsterdamse taxilogo en een uniek, door de gemeente uitgegeven, chauffeursnummer, dat overeenkomt met het nummer op de Taxxxipas. In de taxi zijn alle voor de klant relevante gegevens zichtbaar.

k. De gemeente krijgt inzicht in aard en omvang en wijze van afhandeling van alle klachten die via de bestaande en nog op te zetten kanalen binnenkomen.

Financiën en planning

l. Extra incidentele en structurele investeringen, onder andere voor handhaving, zijn in 2012 nodig om de implementatie van het taxibeleid succesvol te laten verlopen.

m. De implementatie van het nieuwe taxiregime wordt naar verwachting deze collegeperiode (eindigt 2014) afgerond.

Bestuurlijke achtergrond

In 2008 analyseerde de landelijke 'Taskforce Toekomstvisie Taxi' de problematiek op de taximarkten van met name de vier grote steden. Dit heeft geleid tot een advies aan de minister. Kern van de analyse is dat de huidige taximarkt twee imperfecties kent: informatieasymmetrie (de kennis ligt bij de aanbieder van taxivervoer en niet bij de klant) en marktmacht (de klant heeft nauwelijks keuze). Advies van de landelijke taskforce is dit te ondervangen door decentrale overheden de mogelijkheid te geven groepsvorming op de opstapmarkt taxi (standplaatsen en aanhouden op straat) in te voeren. Dit wordt gekoppeld aan aanvullende bevoegdheden voor gemeenten om strengere eisen te stellen aan het taxivervoer. Dit moet leiden tot meer sociale controle en ketenverantwoordelijkheid.

In een brief van 9 juli 2009 heeft de toenmalig staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de voorstellen aan de Tweede Kamer gestuurd. Gebleken is dat de Tweede Kamer de voorstellen breed ondersteunt. Op 11 juni 2010 heeft de Ministerraad ingestemd met het toezenden van een wijziging van de Wet personenvervoer 2000 aan de Tweede Kamer. Deze wijziging is nodig voor het doorvoeren van de maatregelen die de landelijke taskforce adviseert. Op 30 september 2010 heeft de Tweede Kamer een verslag vastgesteld met daarin vragen en opmerkingen over het wetsvoorstel. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 23 november 2010 haar reactie gegeven op dit verslag en een aantal aanpassingen doorgevoerd in de wet. De belangrijkste aanpassing betreft de expliciete toevoeging dat gemeenten geen maximum mogen stellen aan het aantal taxigroepen en het aantal aangesloten chauffeurs. Het wetsvoorstel wacht nu op behandeling in de Tweede en Eerste Kamer.

Onderbouwing besluit

1A – verwachtingen Amsterdamse taxi

De huidige wet- en regelgeving taxi kenmerkt zich door vooraf een aantal zaken verplicht te stellen. Onder andere een theorie- en praktijkexamen taxichauffeur, een

verklaring omtrent gedrag en een vakbekwaamheidsbewijs zijn vereist om taxichauffeur en/of taxiondernemer te worden. Veel gedragsregels voor chauffeurs zijn echter vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten, waardoor de klant aan zet is als deze regels worden overtreden. Dit geldt bijvoorbeeld voor het weigeren van een rit. De gemeente krijgt onder de nieuwe wet aanvullende bevoegdheden die ten doel hebben de kwaliteit van taxivervoer te verbeteren. De gemeente kan niet alleen vooraf deze eisen stellen maar ook toezien op de uitvoering ervan. De vier punten zijn de basiskwaliteiten waaraan deze eisen moeten bijdragen.

1B- groepsvorming
Groepsvorming heeft een aantal voordelen:

1. De groep krijgt een rol in het kwaliteitsbeleid en het toezicht op de eigen aangesloten chauffeurs. De groep krijgt hiervoor de ruimte maar de gemeente stelt een harde grens: als de groep onvoldoende ingrijpt bij fouten of als er te veel chauffeurs in de fout gaan, dan kan de gemeente de groep sancties opleggen. In het uiterste geval wordt de groep van de markt verwijderd.
2. De anonimiteit van chauffeurs verdwijnt, doordat chauffeurs die bij een groep zijn aangesloten geregistreerd worden. Opvolging bij incidenten wordt zo vergemakkelijkt en handhaving wordt efficiënter ingezet.
3. De drempel voor taxichauffeurs om in Amsterdam te komen rijden, wordt verhoogd, waardoor ‘gelukszoekers’ minder makkelijk in de stad hun diensten komen aanbieden.

De landelijke taskforce constateert dat het voor de hand ligt het gebied waarvoor de groepsvorming geldt niet alleen te beperken tot de standplaatsen, omdat dit het probleem slechts zou verplaatsen naar de gebieden buiten de standplaatsen. Handhaving wordt daardoor bemoeilijkt. Om die reden wordt de groepsvorming verplicht voor de opstapmarkt van de hele gemeente Amsterdam.

1C – omvang groep
Een groep kan pas goed functioneren als deze een bepaalde omvang bereikt. Bepaalde aspecten als sociale controle en herkenbaarheid werken pas goed bij een substantiële omvang. Daarbij geldt dat de drempel om chauffeur in Amsterdam te worden niet te laag mag zijn. De problemen die de markt nu kenmerken, zijn direct het gevolg van de lage drempel voor chauffeurs om in Amsterdam snel wat ritjes mee te pakken. De drempel mag ook niet te hoog liggen: ondernemers en taxichauffeurs moeten de mogelijkheid hebben te voldoen aan de eisen. Gezien de totale omvang van de markt in Amsterdam (tussen de 3.000 en 5.000 afhankelijk van dag en tijdstip) is het voorstel de minimale groepsgrootte op 100 chauffeurs te stellen. Naar verwachting ontstaan hier uiteindelijk rond de zestien groepen door. Door tevens een eis te stellen aan het aantal voertuigen, wordt voorkomen dat de groep mensen laat aansluiten enkel om makkelijk de 100 chauffeurs te bereiken.

1D – toezicht in eerste instantie door de groep
De groep krijgt een belangrijke sturende rol in het toezicht op de aangesloten chauffeurs. Alhoewel de verwachting is dat een deel van de groepen dit kwaliteitsbeleid zelf al zullen opzetten, vanuit de wens de consument goed te bedienen, heeft de gemeente toch een stok achter de deur. Indien een groep onvoldoende inspanningen verricht om te voorkomen dat aangesloten chauffeurs in de fout gaan of als blijkt dat te veel chauffeurs in de fout zijn gegaan, kan de gemeente maatregelen nemen. Dit kan ertoe leiden dat de groep een boete krijgt of

dat de groep als geheel niet meer op de markt actief mag zijn. Afhankelijk van de situatie zal ook het bestuur van de groep tijdelijk of definitief geen groep meer mogen leiden.

1E – handhaving aan de hand van een puntensysteem
Iedereen die in Amsterdam rijdt, dient zich te houden aan de geldende wet- en regelgeving. Op dit moment hebben verkeersovertredingen en andere taxigerelateerde overtredingen niet zonder meer een koppeling met het zijn van een professioneel taxichauffeur. Dit zou echter wel moeten. Van een chauffeur die in Amsterdam rondrijdt mag verwacht worden dat hij professioneel is en dat hij zich houdt aan de geldende regels. Door dit niet te doen, laat hij zien geen goed taxichauffeur te zijn. Om die reden wil de gemeente samen met de handhaafpartners (verkeers)overtredingen van taxichauffeurs bij gaan houden. Bij te veel grote (verkeers)overtredingen verliest de chauffeur tijdelijk of definitief het recht in Amsterdam op de opstapmarkt zijn diensten aan te bieden. In zeer ernstige gevallen kan de gemeente direct de chauffeur het recht ontnemen op de standplaats of op de vrije tram/busbaan te rijden. Dit puntensysteem wordt verder opgezet in samenwerking met de politie, het OM, de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de Belastingdienst.

1F – vergunningsysteem
De gemeente krijgt een rechtstreekse relatie met zowel groepen als chauffeurs, door een vergunningplicht in te voeren. Groepen moeten een groepsvergunning aanvragen. De gemeente kan daarbij inhoudelijke eisen vooraf stellen maar ook voorschriften waaraan de vergunninghouder zich moet houden. Zo zal de groep jaarlijks moeten aantonen nog te voldoen aan de voorwaarden en de voorschriften. De chauffeurs krijgen eveneens een gemeentelijke vergunning, de Taxxxipas. Deze vergunning geeft het recht op de Amsterdamse opstapmarkt diensten aan te bieden. In samenwerking met de branche zal bekeken worden of het bestaande CCV-examen voor Amsterdamse taxichauffeurs die op de vrije tram/busbaan willen rijden, nog voldoet en of dit aangepast moet worden.

1G – Bibob
De nieuwe wet geeft de gemeente de mogelijkheid bij de aanvraag voor een groepsvergunning een Bibob-toets uit te laten voeren. Hiervoor wordt door de gemeente een aparte beleidslijn opgesteld, die ingezet wordt bij de aanvraag voor groepsvergunningen en individuele vergunningen. Een Bibob-toets wordt over het algemeen ingezet, als er signalen zijn dat de vergunning ingezet wordt voor het plegen van strafbare feiten. Bibob wordt onder andere ook ingezet voor de horeca.

1H – toezichtsfonds
Conform de motie Van Drooge en Molenaar (647-2010) wordt onderzocht op welke manieren de kosten voor uitvoering van het taxibeleid zoveel mogelijk bij de branche zelf neergelegd kunnen worden. Dit geeft een positieve prikkel: hoe minder toezicht er is, hoe minder de branche zal moeten betalen. Bekeken wordt ook welke mogelijkheden er zijn een verplicht toezichtsfonds voor de taxigroepen op te zetten. De groepen zouden daarin een verplichte bijdrage moeten leveren voor het toezicht op de taximarkt. Hierbij wordt bekeken of dit een financiële bijdrage is, een bijdrage in fte's of bijvoorbeeld een inhuurverplichting voor een onafhankelijke toezichthouder.

1I – taxi-informatiesysteem
Het Taxi-informatiesysteem is een belangrijke pijler van het handhavingsbeleid. In dit systeem worden de gegevens opgeslagen van de door de gemeente goedgekeurde groepen en aangesloten chauffeurs. Dit systeem moet onder andere het aantal punten per chauffeur bijhouden (zie onder 1E), de resultaten van de audits en mystery-guest-onderzoeken en inzicht geven in het aantal klachten per groep. Ook zullen hier alle voor het toezicht relevante gegevens van de goedgekeurde groepen en chauffeurs worden bewaard die door de handhaafpartners worden geleverd. Doel is drieledig:

1. De anonimiteit van chauffeurs in Amsterdam wordt hiermee voorkomen. Chauffeurs zijn bekend en bij incidenten kan er snel en eenvoudig worden ingegrepen.
2. De informatie kan op meta-niveau geanalyseerd worden om de handhaving efficiënt in te zetten.
3. Snelle en efficiënte uitwisseling tussen de handhaafpartners.

1J – herkenbaarheid
Toegelaten taxi's in Amsterdam moeten herkenbaar zijn. Ook voor de incidentele reiziger moet duidelijk zijn welke taxi's in Amsterdam zijn toegelaten en welke niet. Een gemeentelijk logo op het daklicht wordt daarom verplicht. Om ook de chauffeur in kwestie niet anoniem rond te laten rijden, krijgt deze een door de gemeente toegewezen viercijferig nummer, dat eveneens op het daklicht moet staan. Ook moet de naam van de groep op het daklicht terug te vinden zijn. Elke Amsterdamse taxi wordt tevens verplicht een duidelijk overzicht te hebben van klachtennummers en –procedures.

1K – klachten
De gemeente gaat afspraken maken met het vernieuwde Landelijk Klachtenmeldpunt (verwachte start 1 april 2011) over rapportages van klachten over Amsterdamse taxi's. Dit moet inzicht geven in het soort klachten, de tevredenheid van afhandeling van de klachten maar ook over het functioneren van de taximarkt als geheel. Groepen zijn daarnaast verplicht een klachtenregeling te hebben en bij een geschillencommissie aangesloten te zijn. Bekeken wordt nog of hier een Amsterdamse regeling voor wordt opgezet, waar de groepen zich bij aan kunnen of moeten sluiten.

1L –investeringen
In 2012 start de daadwerkelijke implementatie van het nieuwe beleid. Zo zal in 2012 het taxi-informatiesysteem ontwikkeld moeten worden. Gegeven de huidige planning zal dit half juli 2012 operationeel zijn. Omdat daarnaast in 2012 veel activiteiten voor het eerst plaatsvinden (aanvragen van vergunningen, controles op de aangeleverde documenten, handhaving op groepen enz.) zullen extra personele inspanningen nodig zijn. Ook zal het personeel dat de aanvragen in behandeling neemt een training moeten krijgen. Daarnaast zal meer inspanning voor communicatie en mogelijke snelle aanpassingen van beleid nodig zijn.

In de periode na implementatie zal de inzet op toezicht en handhaving door de gemeente extra groot moeten zijn. Dit laat zien dat het de gemeente ernst is met de nieuwe regelgeving. Het zorgt er ook voor dat 'gelukszoekers' snel en hard aangepakt kunnen worden. Tenslotte zullen de goedwillende groepen hiermee ondersteund moeten worden in hun investeringen in kwaliteit, door de kwalitatief minder goede

chauffeurs van de markt te weren. Dit toezicht bestaat niet alleen uit toezicht en handhaving op straat maar ook uit scherpe administratieve controles op de groepen, samen met de handhaafpartners.

De minister van Infrastructuur en Milieu is namens de G6 (G4, Enschede en Eindhoven) al gevraagd te werken aan een implementatieconvenant, waarin afspraken worden gemaakt over de inzet en middelen die nodig zijn voor de extra inspanningen rond de implementatie. Een reactie hierop is nog niet binnen.

In juli, bij de vrijgave van het beleidsplan voor inspraak, zijn de indicatieve bedragen bekend van de incidentele en structurele kosten bekend. In de voorstellen voor de begroting van 2012 zullen deze bedragen worden meegenomen.

1M – planning en implementatieperiode
De gemeente werkt op dit moment aan de nieuwe Taxiverordening. Deze verordening kan pas worden vastgesteld als de nieuwe wet is ingegaan, na vaststelling door de Tweede en Eerste Kamer. Het vaststellen van de verordening is echter pas het startpunt van het nieuwe taxiregime. Daarna zal de gemeente de eigen implementatie ter hand moeten nemen. Vervolgens zal ook de branche de tijd moeten krijgen zichzelf te organiseren. Dit zal een proces zijn dat tijd in beslag neemt. Voor alle partijen is het beleid nieuw en dat vergt gewenning. De inschatting is daarom dat het nieuwe taxiregime aan het einde van deze collegeperiode de vorm heeft gekregen die de gemeente voor ogen staat.

Het nieuwe taxibeleid doorloopt de normale procedures voor gemeentelijk beleid. Dat betekent dat de gemeenteraad erover beslist, nadat het beleid in de inspraak is geweest. Voorzien wordt dat een verder uitgewerkt taxiplan op 12 juli 2011 vrijgegeven kan worden voor inspraak. Omdat daarmee de inspraakperiode in het reces valt, wordt een inspraakperiode van tien weken aangehouden. In die periode zal een aantal zaken verder gedetailleerd kunnen worden en zal ook de verordening definitief worden gemaakt. Op 22 november 2011 krijgt B&W de nota van beantwoording, inclusief het nieuwe taxibeleid voorgelegd. De gemeenteraad kan vervolgens in december het beleid vaststellen. De implementatieperiode zal dan nog moeten starten. Voor de branche zal in ieder geval een aantal maanden overgangstermijn in acht worden genomen. De precieze termijnen worden in het definitieve beleid vastgelegd.

Uitkomsten advies

Binnen de gemeente

Dienst Stadstoezicht akkoord
Bestuursdienst (SB en OOV) akkoord

Buiten de gemeente

Politie, OM geconsulteerd, zij worden betrokken bij de verdere uitwerking

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg

n.v.t.

Behandeling in raadscommissie

31 maart 2011

Datum van behandeling in gemeenteraad

n.v.t.

Financiële paragraaf

Toelichting

In juli zal een uitgewerkt plan vrijgegeven worden voor inspraak. Daarin worden indicatieve bedragen voor het nieuwe beleid inzichtelijk gemaakt. Voor de begroting van 2012 worden de voorstellen opgenomen voor de benodigde incidentele en structurele middelen.

Geheimhouding

n.v.t.

Voorlichting en communicatie

Binnen de gemeente: Persbericht

Buiten de gemeente: Persbericht.

Uit gesprekken met vertegenwoordigers van de branche is gebleken dat veel taxichauffeurs nog niet precies weten wat er gaat gebeuren. Om die reden zal het vaststellen van deze hoofdlijnen gebruikt worden voor de start van actieve communicatie. Zowel taxichauffeurs als bewoners/bedrijven in de stad krijgen de mogelijkheid kennis te nemen van de plannen. Op korte termijn zal daarom in ieder geval een bijeenkomst worden gehouden, die gezamenlijk met de taxibranche in Amsterdam en KNV-taxi zal worden opgezet. Ook de gebruikelijke kanalen, zoals de Taxxxiflits en de website van de gemeente Amsterdam worden ingezet.

Stukken

Meegestuurd: 1. Hoofdlijnennotitie taxiplan Amsterdam

Ter inzage gelegd: -

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

10.2, e Wob

Besluit college van burgemeester en wethouders