

Vergaderjaar 2012–2013

31 521

Taxibeleid

Nr. 71

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2013

Met deze brief informeer ik u over de werking van de Taxiwet. Tijdens de begrotingsbehandeling lenM in november 2012 (Handelingen II, 2012/13, nrs. 24 en 26) heb ik dit toegezegd.

Voorts informeer ik u over de uitvoering van de motie illegaal taxivervoer (Kamerstuk 33 400 XII nr. 23).

Werking Taxiwet

De Taxiwet is in oktober 2011 in werking getreden met als doel de kwaliteit van het taxivervoer te verbeteren. Kernelement van de wet is dat gemeenten de bevoegdheid hebben kwaliteitseisen aan het lokale straattaxivervoer te stellen in aanvulling op de landelijke regels. Bovendien hebben 7 grote gemeenten nu de bevoegdheid om via het model van groepsvorming de kwaliteit van het taxivervoer op de «opstapmarkt» (standplaatsen en aanhouden op straat) te verbeteren. Dat houdt in dat taxichauffeurs alleen klanten op de opstapmarkt mogen vervoeren als zij zijn aangesloten bij een groep van chauffeurs met een vergunning van de gemeente, de zogenaamde Toegelaten Taxi Organisaties, TTO's. Lokaal maatwerk past het best bij het doel van de wet.

Zes grote gemeenten – Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven, Enschede – zijn aan de slag gegaan met het uitwerken van de nieuwe bevoegdheden, vast te leggen in een taxiverordening waarvoor zij zelf verantwoordelijk zijn. De gemeente Haarlemmermeer ziet hiervan vooralsnog af, omdat binnen die gemeente Schiphol valt dat zelf al een kwaliteitsbeleid voert. Mijn ministerie heeft de zes gemeenten (G6) hierbij beleidsmatig en juridisch geadviseerd. Op grond van het wettelijk kader hebben de G6 hun eigen keuzes gemaakt en een modelverordening opgesteld die naar de Amsterdamse situatie is ingevuld. Andere gemeenten vertalen dit model naar hun situatie. Daarnaast heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een Handhavingsarrangement Taxi afgesloten met de gemeente Amsterdam,

de politie, het Openbaar Ministerie en de belastingdienst. Hierin zijn afspraken vastgelegd over de organisatie van toezicht en handhaving op de Amsterdamse taximarkt.

Het opstellen van een modelverordening heeft van de gemeenten veel tijd en inspanning gevergd. Het betrof namelijk een materie waarin de gemeenten hun beleidsmatige en juridische weg nog moesten vinden. Bovendien wilde Amsterdam in haar taxiverordening nauwkeurig de voorwaarden voor de TTO's vastleggen om van meet af aan een strak taxibeleid te kunnen uitvoeren. Andere gemeenten kiezen voor lichtere varianten dan het Amsterdamse model.

De stand van zaken per 1 juni 2013 is als volgt:

- Amsterdam: taxiverordening is op 1 juni 2013 in werking getreden; 11 TTO's hebben een vergunning gekregen, 3 aanvragen zijn nog in behandeling; Amsterdam verwacht circa 2500 individuele taxivergunningen af te geven;
- Rotterdam: taxiverordening komt in juni in de gemeenteraad, invoering zo spoedig mogelijk daarna;
- Den Haag: taxiverordening komt in juni in de raad, invoering is gepland op 1 april 2014;
- Utrecht: sinds maart 2013 zijn keurmerken verstrekt op basis van succesvol afgelegde examens. Het keurmerk geeft toegang tot belangrijke standplaatsen. De gemeente werkt wel aan een taxiverordening, voor het geval dat het ingezette beleid niet voldoende succesvol is;
- Eindhoven: de gemeente overweegt nog welke beleids optie voor Eindhoven het best past;
- Enschede: de taxiverordening komt in september in de raad, invoering is gepland begin 2014.

Van belang voor het welslagen van lokaal taxibeleid zijn onder andere draagvlak bij de branche, eenduidigheid in de gemeentelijke regels en consequente gemeentelijke handhaving. Amsterdam zet financieel en qua mankracht stevig in op handhaving, andere gemeenten hebben (politieke) moeite voldoende middelen voor handhaving te vinden. Dit heeft onder andere te maken met de relatief hoge kosten die gemoeid zijn met de handhaving op niet-aangesloten chauffeurs. Handhaving op deze groep is arbeidsintensief, maar is een belangrijke voorwaarde voor draagvlak binnen de (goedwillende) taxibranche.

Andere gemeenten dan de G6 maken nog niet veel gebruik van de gemeentelijke bevoegdheden. Ondernemersvereniging KNV Taxi voert hierover wel overleg met een aantal gemeenten, maar dit heeft nog niet tot concrete resultaten geleid. Enerzijds omdat de straattaxiproblematiek in kleinere steden niet urgent is of niet als zodanig door gemeenten wordt ervaren, anderzijds omdat de handhaving van gemeentelijke taxiregels extra kosten met zich meebrengt waarvoor een gemeente niet altijd dekking kan of wil vinden.

Bij de behandeling van de Taxiwet in 2010 is uw Kamer toegezegd dat de werking van de Taxiwet wordt geëvalueerd. Dit is pas zinvol als gemeentelijke taxiverordeningen ongeveer een jaar in werking zijn. De bevoegdheid voor gemeenten verordeningen vast te stellen is namelijk een essentieel instrument in de wet. Ik ga, gezien de stand van zaken bij de gemeenten, een evaluatie uitvoeren vanaf de tweede helft van 2014. Over de uitkomsten daarvan zal ik u informeren.

Er is een breed draagvlak van gemeenten, taxibranche en consumentenorganisaties voor het instrumentarium van de Taxiwet. De G6 hebben

aangegeven dat zij de vinger aan de pols willen houden bij de effecten van de uitwerking van een aantal keuzes in de wet. Dit betreft onder andere het toepassingsbereik van de wet (aanbieden taxivervoer op de openbare weg, doorgaans opstapmarkt genoemd). Dat geldt ook voor het effect van taxiverordeningen op het kwantitatieve aanbod van taxivervoer, ook in omliggende gemeenten. Ik zal deze punten daarom in de evaluatie aan de orde laten komen. Bij andere punten die gemeenten en andere betrokken organisaties zullen aandragen (al dan niet vanuit hun eigen evaluatie van de taxiregels) zal ik bezien of en hoe deze onderdeel van de evaluatie kunnen zijn. Ik zal u over de evaluatie van de Taxiwet informeren.

Motie illegaal taxivervoer

De ILT is bij motie (Kamerstuk 33 400 XII, nr. 23) verzocht prioriteit te geven aan de aanpak van illegale straattaxi's. Binnen het bestaande toezicht op taxivervoer is de aandacht voor de bestrijding en opsporing van illegaal taxivervoer geïntensiveerd. De aanpak is planmatig en bevat zowel preventieve als repressieve maatregelen. Ook is er sprake van een verbeterde registratie. Gedurende 3 jaar zal ik twee keer per jaar over de vorderingen aan uw Kamer rapporteren. De eerste halfjaarlijkse rapportage zal, conform het verzoek gedaan tijdens de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 29 mei 2013, in september aan uw Kamer worden toegezonden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld