

Taxiverordening Amsterdam 2012

(geldend vanaf 1 februari 2018)

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Paragraaf 1 Begripsbepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

aanbieden van taxivervoer: zich met de auto waarmee taxivervoer wordt verricht, op de door de gemeenteraad aangewezen delen van de openbare weg bevinden met het kennelijke doel van vervoerder of bestuurder consumenten te werven ten behoeve van taxivervoer;

aangeslotene: vervoerder of chauffeur met een Taxxivergunning aangesloten bij een TTO;

auditorganisatie: onafhankelijke en deskundige instantie die privaatrechtelijke controles uitvoert op de nakoming van de in het reglement en de protocollen vastgelegde verplichtingen en het optreden van de TTO naar aanleiding van tijdens interne controles geconstateerde onregelmatigheden;

avondlijke standplaats: laad- en losplek in de daartoe aangewezen uren in gebruik als taxistandplaats;

chauffeur: bestuurder van de auto waarmee taxivervoer wordt verricht;

college: college van burgemeester en wethouders van Amsterdam;

keycard: door het college afgegeven toegangspas voor een met slagbomen of andere middelen omheinde taxistandplaats;

klacht: geschreven of ongeschreven uiting van ongenoegen of ontevredenheid van een consument of een derde over de kwaliteit van taxivervoer van een chauffeur, vervoerder of TTO;

omgeving standplaats: door het college aangewezen delen van de openbare weg rondom een taxistandplaats, avondlijke standplaats of pop-up standplaats;

openbare weg: weg die openbaar is als bedoeld in artikel 4 van de Wegenwet;

opstapmarkt: aanbieden van taxivervoer;

pop-up standplaats: tijdelijke parkeerplaats voor taxi's voor het aanbieden van taxivervoer op daartoe aangewezen uren;

Taxxiraamkaart: bewijs van de verleende Taxxivergunning;

Taxxivergunning: vergunning voor een chauffeur op de opstapmarkt als bedoeld in artikel 2.3, eerste lid van deze verordening;

Taxistandplaats: op grond van verkeersbesluit en verkeersbord E05 van het RVV 1990 aangewezen parkeerplaats voor taxi's voor het aanbieden van taxivervoer;

Toegelaten Taxi Organisatie: organisatorisch verband met een TTO-vergunning waar chauffeurs en vervoerders deel van uit maken als bedoeld in artikel 82b van de wet;

TTO: Toegelaten Taxi Organisatie;

TTO-vergunning: vergunning voor een TTO als bedoeld in artikel 2.3, tweede lid, van deze verordening;

vervoerder: vervoerder die taxivervoer verricht als bedoeld in artikel 75, tweede lid, van de Wet personenvervoer;

wet: Wet personenvervoer 2000.

Paragraaf 2 Algemene bepalingen over vergunningen

Artikel 1.2 Behandeling van een aanvraag

1. Een aanvraag om een vergunning of wijziging van een vergunning wordt ingediend op een door het college vastgesteld aanvraagformulier en bevat tenminste de daarin voorgeschreven bijlagen.
2. Voor het in behandeling nemen van een aanvraag en het wijzigen van een vergunning zijn leges verschuldigd als bedoeld in de vigerende Legesverordening van de gemeente Amsterdam.
3. Een beschikking op een aanvraag om een:
 - a. Taxivergunning wordt gegeven binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag;
 - b. TTO-vergunning wordt gegeven binnen 16 weken na ontvangst van de aanvraag.
4. Het college kan de termijnen, bedoeld in het derde lid, onder a en b, met acht weken verlengen.

Artikel 1.3 Algemene weigeringsgrond

1. Het college weigert een vergunning indien niet wordt voldaan aan de eisen die worden gesteld om in aanmerking te komen voor een vergunning.
2. Het college kan een vergunning weigeren indien er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat:
 - a. de aanvrager niet zal voldoen aan de voorschriften en beperkingen die worden verbonden aan de vergunning;
 - b. de feitelijke toestand niet in overeenstemming is of zal zijn met hetgeen in de aanvraag is vermeld.

Artikel 1.4 Voorschriften en beperkingen

1. Het college kan aan een vergunning voorschriften en beperkingen verbinden in het belang van de kwaliteit van het op de gemeentelijke openbare weg aangeboden taxivervoer.
2. Het is de houder van de vergunning verboden te handelen in strijd met de daaraan verbonden voorschriften of beperkingen.

Artikel 1.5 Algemene gronden voor wijziging, schorsing of intrekking

Het college kan een vergunning geheel of gedeeltelijk wijzigen, schorsen of intrekken indien:

- a. ter verkrijging van de vergunning onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
- b. door veranderde wetgeving of gewijzigde omstandigheden of inzichten het gebruik maken van de vergunning de kwaliteit van taxivervoer in Amsterdam aantast;
- c. de houder geen gebruik maakt van de vergunning binnen de daarin gestelde termijn of bij ontbreken daarvan binnen een redelijke termijn;
- d. de vergunning is verleend in strijd met een wettelijk voorschrift, of indien;
- e. de aan de vergunning verbonden voorschriften of beperkingen niet zijn of worden nagekomen.

Artikel 1.6 Overdraagbaarheid

De vergunning is niet overdraagbaar.

Hoofdstuk 2 Het aanbieden van taxivervoer op de opstapmarkt

Paragraaf 1 Algemene bepalingen

Artikel 2.1 vervallen

Artikel 2.2 Minimum aantal TTO's met een TTO-vergunning

Het aantal TTO's met een TTO-vergunning bedraagt ten minste twee.

Paragraaf 2 Verbodsbepalingen

Artikel 2.3 Taxxivergunning en TTO-vergunning

1. Het is een chauffeur verboden om zonder Taxxivergunning van het college op de in bijlage I aangegeven delen van de openbare weg taxivervoer aan te bieden.
2. Het is een organisatorisch verband van onder andere chauffeurs en vervoerders, verboden om zonder een TTO-vergunning van het college aangesloten op de in bijlage I aangegeven delen van de openbare weg taxivervoer aan te laten bieden.

Artikel 2.4 Verbodsbepaling Taxxilogo

Het is verboden het Amsterdamse Taxxilogo, bedoeld in bijlage II, in, op of aan een auto te gebruiken zonder Taxxivergunning of TTO-vergunning.

Paragraaf 3 *TTO-vergunning*

Artikel 2.5 Toelatingseisen TTO

1. Om in aanmerking te komen voor een TTO-vergunning heeft de aanvrager een visie en doelstellingen gericht op verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer van Amsterdam.
2. De visie en doelstellingen zijn met inachtneming van de aan de vergunning verbonden voorschriften en beperkingen en met inachtneming van de infrastructuur van Amsterdam, ontwikkelingen en de toekomst van de opstapmarkt, uitgewerkt in een reglement dat tenminste bestaat uit:
 - a. een normen- en waardenprotocol;
 - b. een maatregelenprotocol; en
 - c. een hoor en wederhoorprotocol.
3. Voorts heeft aanvrager voor het behandelen van klachten van consumenten een klachtenprotocol.
4. Aanvrager onderbouwt de haalbaarheid van de visie, doelstellingen van aanvrager en de wijze waarop naleving van het reglement en het klachten- en hoor en wederhoorprotocol wordt geborgd met
 - a. een intern controle protocol; en
 - b. een risicoanalyse.
5. Onverminderd de voorgaande leden, voldoet aanvrager aan de volgende eisen:
 - a. aanvrager is een organisatorisch verband waar taxichauffeurs en vervoerders deel van uit maken;
 - b. aanvrager is een rechtspersoon;
 - c. aanvrager heeft een postadres;
 - d. aanvrager legt een Verklaring Omtrent het Gedrag voor Rechtspersonen over, afgegeven volgens de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens, die niet ouder is dan vier maanden;
 - e. het bestuur van aanvrager bestaat tenminste uit natuurlijke personen;
 - f. aanvrager heeft geen bestuursleden in het bestuur die in een periode van vijf jaar voorafgaand aan de vergunningaanvraag lid van het bestuur van een TTO waren, waar:

- 1°. een TTO-vergunning aan is geweigerd;
 - 2°. een TTO-vergunning van is ingetrokken, anders dan op verzoek van de vergunninghouder; of
 - 3°. een intrekkingprocedure is gestart;
- g. aanvrager heeft een naam of een afkorting die voldoende onderscheidend is van de naam of afkorting van bestaande TTO's.
6. Onverminderd voorgaande leden, toont aanvrager aan dat:
- a. hij overeenkomsten heeft met tenminste 100 chauffeurs die
 - 1°. werkzaam zijn op de opstapmarkt in Amsterdam; en
 - 2°. niet tevens bij een andere TTO zijn aangesloten;
 - b. hij overeenkomsten heeft met vervoerders;
 - 1°. waar de chauffeurs, bedoeld onder a, deel van uitmaken; en
 - 2°. die niet tevens bij een andere TTO zijn aangesloten;
 - c. de chauffeurs, bedoeld onder a, minimaal 50 rijklare auto's waarmee taxivervoer wordt verricht duurzaam ter beschikking hebben.
7. Indien aanvrager voorafgaand aan de aanvraag niet op enigerlei wijze als TTO in Amsterdam heeft bestaan en hij kan ten tijde van de aanvraag niet aan de eisen van het voorgaande lid voldoen, toont aanvrager aan dat hij uiterlijk binnen zes maanden na het afgeven van de TTO-vergunning aan deze eisen voldoet.
8. Het college kan in afwijking van het zesde lid, onder a, een lager aantal aangesloten chauffeurs vereisen indien aanvrager voor het aanbieden van taxivervoer slechts gebruik maakt van voertuigen zonder directe uitstoot van schadelijke stoffen.
9. Het college kan in afwijking van het zesde lid, onder c, een lager aantal rijklare auto's vereisen, indien aanvrager voor het aanbieden van taxivervoer slechts gebruik maakt van voertuigen zonder directe uitstoot van schadelijke stoffen.

Artikel 2.5a Normen- en waardenprotocol

1. Het normen- en waardenprotocol, bedoeld in artikel 2.5, tweede lid, onder a, regelt de eisen die worden gesteld aan het gedrag en de verplichtingen van de aangeslotenen ter bevordering van de kwaliteit van het taxivervoer in Amsterdam.
2. Het normen- en waardenprotocol bevat in ieder geval eisen ten aanzien van:
 - a. professionaliteit en herkenbaarheid: een chauffeur laat door gedrag en handelen zien dat deze professioneel is en dat deze oog heeft voor de herkenbaarheid ten

behoefte van de klant;

- b. gedrag op of in de omgeving standplaats: een chauffeur houdt zich op of in de omgeving van de standplaats aan de met betrekking tot de standplaats en de omgeving van de standplaats opgestelde regels;
- c. acceptatie ritten en keuzevrijheid consument: de chauffeur accepteert ritten en neemt de keuzevrijheid van de consument in acht;
- d. veiligheid: de chauffeur neemt de veiligheid van de consument en overige personen in acht;
- e. in rekening brengen ritprijs: de chauffeur brengt de juiste ritprijs in rekening.

3. Het college kan nadere regels stellen aan het normen- en waardenprotocol.

Artikel 2.5b Het maatregelenprotocol

1. Het maatregelenprotocol, bedoeld in artikel 2.5, tweede lid, onder b, regelt de wijze waarop aanvrager optreedt naar aanleiding van geconstateerde onregelmatigheden in de naleving van het normen- en waardenprotocol, bedoeld in artikel 2.5, tweede lid, onder a.
2. Aanvrager stemt het maatregelenprotocol af op de risico's die volgen uit de risicoanalyse, bedoeld in artikel 2.5, vierde lid, onder b.
3. Het college kan nadere regels stellen aan het maatregelenprotocol.

Artikel 2.5c Hoor en wederhoorprotocol

Het hoor en wederhoorprotocol, bedoeld in artikel 2.5, tweede lid, onder c, waarborgt dat de TTO:

- a. de aangeslotenen voldoende in de gelegenheid stelt om te reageren op door de TTO aan hen op te leggen maatregelen;
- b. een reactie als bedoeld onder a op een behoorlijke wijze behandelt en registreert.

Artikel 2.5d Klachtenprotocol

1. Het klachtenprotocol, bedoeld in artikel 2.5, derde lid, waarborgt:
 - a. een behoorlijke behandeling van klachten van consumenten, door aanvrager, en
 - b. het meewerken van aanvrager en de aangeslotene aan de afhandeling van een klacht die is ingekomen bij het Landelijke Klachtenmeldpunt Taxi, het college of de TTO.
2. Het klachtenprotocol bevat tenminste:

- a. een beschrijving van het proces dat aanvrager volgt bij de behandeling van een klacht;
 - b. uitzonderingen waarin het klachtenprotocol niet wordt gevolgd.
3. Het college kan nadere regels stellen aan het klachtenprotocol.

Artikel 2.5e Intern controle protocol

1. Het intern controleprotocol, bedoeld in artikel 2.5, vierde lid, onder a, regelt:
 - a. de wijze waarop aanvrager de aangeslotenen controleert op naleving van het normen- en waardenprotocol, bedoeld in artikel 2.5, tweede lid, onder a, en de overige verplichtingen uit het reglement;
 - b. de wijze waarop aanvrager controleert op de uitvoering van een opgelegde maatregel;
 - c. de wijze waarop aanvrager de uitvoering en bevindingen van de controles bedoeld onder a en b vastlegt en deelt met aangeslotenen en het college.
2. Aanvrager stemt het intern controleprotocol af op de risico's die volgen uit de risicoanalyse, bedoeld in artikel 2.5, vierde lid, onder b.
3. Het college kan nadere regels stellen aan het intern controleprotocol.

Artikel 2.5f Risicoanalyse

1. De risicoanalyse, bedoeld in artikel 2.5, vierde lid, onder b, beschrijft en onderbouwt of sprake is van een hoog, gemiddeld of lage risicofactor en wat de risico's zijn voor:
 - a. het behalen van de visie en doelstellingen, voor zover gericht op de verbetering van kwaliteit van het taxivervoer in Amsterdam, en
 - b. het mogelijk overtreden van de gestelde gedragingen en verplichtingen in het reglement;
 - c. het naleven van de aan de vergunning verbonden voorschriften en beperkingen door aanvrager.
2. Het college kan nadere regels stellen aan de risicoanalyse.

Artikel 2.6 vervallen

Artikel 2.7 *Voorschriften en beperkingen*

Onverminderd artikel 1.4 verbindt het college in ieder geval de volgende voorschriften aan de TTO-vergunning:

- a. de TTO bevordert de kwaliteit van het taxivervoer in Amsterdam;
- b. de TTO handelt conform de visie en doelstellingen zoals neergelegd in het reglement, bedoeld in artikel 2.5, tweede lid;
- c. de TTO zorgt voor naleving van het reglement en de protocollen, bedoeld in artikel 2.5, tweede tot en met vierde lid;
- d. de TTO actualiseert de risicoanalyse en het intern controleprotocol indien deze onvoldoende effectief zijn om
 - 1°. de kwaliteit van het taxivervoer in Amsterdam te bevorderen;
 - 2°. de visie en doelstellingen, bedoeld in artikel 2.5, tweede lid, zoals neergelegd in het reglement te behalen;
- e. de TTO heeft een telefoonnummer waar hij 24 uur per dag, 7 dagen per week bereikbaar is om onverwijld informatie te verstrekken aan het college over de aangeslotenen en de auto's waarmee taxivervoer wordt verricht;
- f. de TTO draagt ervoor zorg dat aangeslotenen altijd zowel een daklicht als een Taxxxiraamkaart als informatiekaarten gebruiken, en dat deze voldoen aan de door het college te stellen eisen;
- g. de TTO neemt het daklicht, de informatiekaart, de Taxxxiraamkaart en de keycard in indien de Taxxxivergunning van de aangeslotene is geschorst, vervallen of ingetrokken;
- h. de TTO draagt ervoor zorg dat aangeslotenen het klachtenprotocol, bedoeld in artikel 2.5, derde lid, kenbaar maken voor de klant in de auto waarmee taxivervoer wordt aangeboden;
- i. de TTO is aangesloten bij een geschillencommissie die minimaal voldoet aan artikel 77 van de wet;
- j. de TTO heeft natuurlijke personen in het bestuur die fungeren als aanspreekpunt voor het college en als woordvoerder en maakt deze personen kenbaar aan het college;
- k. de bestuursleden en vertegenwoordigers van de TTO gedragen zich op een wijze die de kwaliteit van taxivervoer niet aantast;
- l. de TTO draagt ervoor zorg dat de aangeslotenen op de hoogte zijn en zich conformeren aan het reglement, bedoeld in artikel 2.5, tweede lid.

Artikel 2.7a Meldingsplicht wijzigingen

De TTO is verplicht onverwijld de volgende wijzigingen bij het college te melden:

- a. wijzigingen in het reglement of de protocollen van de TTO;

- b. een wijziging van andere gegevens dan genoemd onder a, die bij de aanvraag zijn ingediend;
- c. een wijziging in de samenstelling van het bestuur, het aanspreekpunt vanuit het bestuur of de woordvoerder van het bestuur;
- d. een wijziging van de voorgeschreven kenmerken van de daklichten;
- e. een wijziging in het bestand van aangeslotenen.

Artikel 2.7b Registratieverplichtingen

De TTO houdt een actuele registratie bij volgens de door het college te stellen nadere regels en stelt deze op verzoek onverwijld beschikbaar aan het college.

Artikel 2.7c Informatie en rapportageverplichtingen

1. De TTO is verplicht:
 - a. op verzoek van het college informatie te verstrekken over aangeslotenen;
 - b. in geval van klachten, calamiteiten of op verzoek van het college relevante gegevens van de betrokken aangeslotene of aangeslotenen over te leggen;
 - c. periodiek uit eigen beweging en op verzoek van het college door middel van rapportages te verantwoorden dat en op welke wijze wordt voldaan aan de visie en doelstellingen zoals neergelegd in het reglement;
 - d. periodiek uit eigen beweging en op verzoek van het college audits uit te laten voeren over de nakoming van de in het reglement, de protocollen en in de vergunning vastgelegde verplichtingen en het optreden van de TTO naar aanleiding van tijdens interne controles geconstateerde onregelmatigheden.
2. Het college kan nadere regels stellen over de inhoud, aard, doel en frequentie van de rapportages, bedoeld in het eerste lid, onder c.
3. Het college kan nadere regels stellen over inhoud, aard, doel en frequentie van de audits, bedoeld in het eerste lid, onder d.

Artikel 2.8 Standplaatsmanagement

1. De TTO die zijn aangeslotenen taxivervoer laat aanbieden op de taxistandplaatsen, avondlijke standplaatsen en pop-up standplaatsen, bedoeld in bijlage III, sluit een overeenkomst met het college over de manier waarop de TTO op deze standplaatsen:
 - a. een bijdrage levert aan het voorkomen van hinder op of in de omgeving van de standplaats;

- b. zich inspant om te voorkomen dat het maximale aantal toegestane taxi's op de standplaatsen wordt overschreden.
2. Het college kan bepalen dat het aanbieden van taxivervoer op andere taxistandplaatsen, avondlijke standplaatsen en pop-up standplaatsen dan bedoeld in het eerste lid, uitsluitend is toegestaan voor zover de TTO waarbij zij zijn aangesloten een overeenkomst als bedoeld in het eerste lid met het college heeft gesloten.

Artikel 2.9 Looptijd TTO-vergunning

Een vergunning voor een TTO vervalt drie jaar na de datum van inwerkingtreding van de vergunning tenzij door het college een andere looptijd is vastgesteld.

Artikel 2.10 Bijzondere gronden voor wijziging, schorsing of intrekking TTO-vergunning

1. Onverminderd artikel 1.5 kan het college een TTO-vergunning wijzigen, schorsen of intrekken indien
 - a. niet meer wordt voldaan of kan worden voldaan aan de eisen die worden gesteld aan de TTO-vergunning, bedoeld in artikel 2.5;
 - b. de wijzigingen, bedoeld in artikel 2.7a, dusdanig zijn dat geen sprake meer is van de situatie waarvoor vergunning is verleend.
2. Bij de wijziging, schorsing of intrekking, bedoeld in het eerste lid, kan het college de TTO een redelijke termijn geven om alsnog te voldoen aan de eisen, bedoeld in het eerste lid onder a, of de aan de vergunning verbonden voorschriften en beperkingen.

Artikel 2.11 vervallen

Paragraaf 4 Taxxivergunning

Artikel 2.12 Toelatingseisen chauffeur

1. Om in aanmerking te komen voor een Taxxivergunning voldoet de aanvrager aan de volgende eisen:
 - a. aanvrager is een chauffeur;
 - b. aanvrager beschikt over een geldig rijbewijs;
 - c. aanvrager beschikt over een geldige chauffeurskaart;
 - d. aanvrager beschikt over:
 - 1°. het certificaat ontheffing medegebruik lijnbusbaan/-strook gemeente Amsterdam; of
 - 2°. een SVON-certificaat;
 - e. aanvrager beschikt over een geldige ondernemersvergunning;

- f. aanvrager is aangesloten bij een TTO;
 - g. aanvrager heeft zich in de twee jaar voorafgaand aan de aanvraag zodanig gedragen dat hierdoor de kwaliteit van het taxivervoer Amsterdam niet onevenredig is of wordt aangetast.
2. In afwijking van het eerste lid, onder e, toont aanvrager aan, indien hij rijdt voor een vervoerder, dat de vervoerder in het bezit is van een geldige ondernemersvergunning.
 3. Onverminderd het eerste lid, overlegt aanvrager een recente en goedgeijkende pasfoto van zichzelf.

Artikel 2.13 Bijzondere weigeringsgronden Taxxivergunning

Onverminderd artikel 1.3, kan het college een Taxxivergunning weigeren indien

- a. de chauffeur geen vaste woon- of verblijfplaats heeft;
- b. de vervoerder waar aanvrager voor rijdt, niet voldoet aan de wet- en regelgeving;
- c. aanvrager een nieuwe Verklaring Omtrent het Gedrag, volgens de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens, heeft aangevraagd, maar nog niet heeft verkregen.

Artikel 2.14 Voorschriften en beperkingen Taxxivergunning

1. Onverminderd artikel 1.4 verbindt het college in ieder geval de volgende voorschriften aan de Taxxivergunning:
 - a. de chauffeur houdt zich bij het aanbieden van taxivervoer op grond van de Taxxivergunning aan de volgende eisen ter bevordering van de kwaliteit van het taxivervoer in Amsterdam:
 - 1°. professionaliteit en herkenbaarheid: de chauffeur laat door gedrag en handelen laten zien dat deze professioneel is en dat deze oog heeft voor de herkenbaarheid ten behoeve van de klant;
 - 2°. gedrag op of omgeving standplaats: een chauffeur houdt zich op of in de omgeving van de standplaats aan de met betrekking tot de standplaats en de omgeving van de standplaats opgestelde regels;
 - 3°. acceptatie ritten en keuzevrijheid consument: de chauffeur accepteert ritten en neemt de keuzevrijheid van de consument in acht;
 - 4°. veiligheid: de chauffeur neemt de veiligheid van de consument en overige personen in acht;
 - 5°. in rekening brengen ritprijs: de chauffeur brengt de juiste ritprijs in rekening;
 - b. de chauffeur meldt bij de TTO binnen twee dagen nadat een overtreding van de kwaliteitseisen, bedoeld onder a, of andere verplichtingen is geconstateerd door een ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon,

die in opdracht van het college werkzaamheden verricht met het doel de kwaliteit van taxivervoer in Amsterdam te bevorderen;

- c. de chauffeur gebruikt altijd zowel het daklicht, als een Taxxxiraamkaart als informatiekaarten, en zorgt dat deze voldoen aan de eisen van de TTO en de door het college te stellen eisen.
2. Het college bepaalt in nadere regels welke gedragingen en verplichtingen in ieder geval onder de in het eerste lid, onder a, gestelde eisen vallen.
 3. Het college kan in aanvulling op het bepaalde in het eerste lid, nadere regels stellen aan gedragingen of verplichtingen van een chauffeur in het bezit van een Taxxxivergunning.

Artikel 2.15 Toonplicht

1. De vergunninghouder ontvangt behalve de vergunning, tevens
 - a. een Taxxxiraamkaart als bewijs van de vergunning; en
 - b. een keycard.
2. De vergunninghouder is verplicht de Taxxxiraamkaart en keycard te tonen op eerste verzoek van een ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon, die in opdracht van het college werkzaamheden verricht met het doel de kwaliteit van taxivervoer Amsterdam te bevorderen.

Artikel 2.16 Looptijd Taxxxivergunning

Een Taxxxivergunning vervalt drie jaar na de datum van inwerkingtreding van de vergunning, tenzij door het college een andere looptijd is vastgesteld.

Artikel 2.17 Bijzondere gronden voor schorsing of intrekking Taxxxivergunning

1. Onverminderd artikel 1.5 wordt de Taxxxivergunning van rechtswege voor een gelijke periode geschorst indien:
 - a. het rijbewijs van vergunninghouder is geschorst, ingevorderd, ingehouden of ingenomen;
 - b. de chauffeurskaart van vergunninghouder is geschorst;
 - c. de ontheffing medegebruik lijnbusbaan/-strook gemeente Amsterdam van vergunninghouder is geschorst;
 - d. de aansluiting van vergunninghouder bij de TTO is geschorst;
 - e. de TTO-vergunning van de TTO waar de vergunninghouder bij is aangesloten, is geschorst, of indien;
 - f. een Ontzegging Besturen Motorrijtuigen is opgelegd.

2. Onverminderd artikel 1.5 vervalt de Taxxxivergunning van rechtswege indien:
 - a. het rijbewijs van vergunninghouder ongeldig is verklaard;
 - b. de chauffeurspas of chauffeurskaart van vergunninghouder is ingetrokken;
 - c. de ontheffing medegebruik lijnbusbaan/-strook gemeente Amsterdam is ingetrokken;
 - d. de aansluiting van vergunninghouder bij de TTO is beëindigd, of indien;
 - e. de TTO-vergunning van de TTO waar de vergunninghouder bij is aangesloten niet meer geldig is.
3. Onverminderd artikel 1.5 kan het college een Taxxxivergunning schorsen of intrekken indien
 - a. vergunninghouder niet kan aantonen een vaste woon- of verblijfplaats te hebben;
 - b. de vervoerder waar aanvrager voor rijdt, niet voldoet aan de wet- en regelgeving.
4. Onverminderd artikel 1.5 kan een Taxxxivergunning worden geschorst of ingetrokken indien de chauffeur zich gedraagt op een wijze dat naar oordeel van het college de kwaliteit van taxivervoer wordt aangetast.
5. Van de afloop van de schorsingstermijn als bedoeld in het eerste, derde en vierde lid wordt vergunninghouder onverwijld door het college in kennis gesteld.

Hoofdstuk 3 Handhaving

Artikel 3.1 Strafbepalingen

Overtreding van elk van de voorschriften gesteld bij of krachtens de artikelen 2.3, lid 1, 2.4 en 2.15 van deze verordening, vormt een strafbaar feit als bedoeld in artikel 1, onder 4^o, van de Wet op de economische delicten, voor zover de overtreding niet al ingevolge andere wettelijke regelingen als strafbare gedraging gesanctioneerd wordt.

Artikel 3.2 Bestuursrechtelijke maatregelen en sancties aan TTO

1. Het college kan overtreding van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 2.5 tot en met 2.5f en 2.7 tot en met 2.7c sanctioneren met:
 - a. een waarschuwing;
 - b. het uitvoeren van een audit op nader te bepalen onderwerpen;
 - c. de verplichting tot het opstellen van een verbeterplan;
 - d. uitsluiting van toegang tot één of meer taxistandplaatsen, avondlijke standplaatsen of pop-up standplaatsen;

- e. schorsing van de TTO-vergunning;
 - f. intrekking van de TTO-vergunning.
2. Bij toepassing van de in het eerste lid genoemde sancties kan het college onder meer rekening houden met:
- a. het soort en aantal overtredingen begaan door de TTO;
 - b. het soort en aantal overtredingen begaan door aangeslotenen en de maatregelen en sancties welke door de TTO en het college als gevolg daarvan zijn opgelegd;
 - c. de mate van herhaling van overtredingen van aangeslotenen binnen een periode van één jaar;
 - d. de gelijkwaardigheid van de door de TTO aan aangeslotenen opgelegde maatregelen in verhouding tot de zwaarte van de geconstateerde overtredingen;
 - e. de voortvarendheid van het optreden van de TTO naar aanleiding van geconstateerde overtredingen van aangeslotenen.

Artikel 3.3 Bestuursrechtelijke maatregelen en sancties aan chauffeurs

1. Het college kan overtreding van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 2.12 en 2.14 sanctioneren met:
- a. schorsing van de Taxxxivergunning;
 - b. intrekking van de Taxxxivergunning.
2. Bij de in het eerste lid, onder a, genoemde schorsing kan het college onder meer de verplichting opleggen dat de chauffeur op eigen kosten een nader te bepalen opleiding volgt.
3. Bij toepassing van de in het eerste lid genoemde sancties kan het college onder meer rekening houden met:
- a. het soort en totaal aantal overtredingen door de chauffeur;
 - b. de mate van herhaling van het aantal overtredingen binnen een periode van één jaar.

Artikel 3.4 Inleveren Taxxxiraamkaart

In het geval er sprake is van schorsing, intrekking of het van rechtswege vervallen van de Taxxxivergunning worden de Taxxxiraamkaart en de keycard onverwijld ingeleverd bij de TTO dan wel het college.

Artikel 3.5 Overige bepalingen

Het is verboden taxivervoer aan te bieden in strijd met de in dit hoofdstuk bedoelde opgelegde maatregelen en sancties.

Hoofdstuk 4 Slotbepalingen

Artikel 4.1 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Taxiverordening Amsterdam 2012

Bijlage I Delen van de openbare weg waar het verboden is zonder vergunning van het college taxivervoer aan te bieden als bedoeld in artikel 2.3

Op onderstaande delen van de openbare weg is het verboden zonder vergunning van het college taxivervoer aan te bieden:

- a. het gebied binnen de ring A10 van Amsterdam inclusief de ring A10, hierna te noemen gebied A;
- b. het gebied buiten de ring A10 van Amsterdam inclusief Amsterdam Noord, hierna te noemen gebied B

Bijlage II Taxxilogo



Bijlage III Taxistandplaatsen, avondlijke standplaatsen en pop-up standplaatsen

Taxistandplaatsen, avondlijke standplaatsen of pop-upstandplaatsen waar het aanbieden van taxivervoer slechts is toegestaan indien een overeenkomst is gesloten met het college als bedoeld in artikel 2.8.

Taxistandplaatsen, avondlijke standplaatsen of pop-upstandplaatsen gelegen nabij:

1. Stationsplein Centraal Station
2. Leidseplein
3. Nieuwmarkt
4. Rembrandtplein
5. Arena
6. Oudebrugsteeg

Toelichting bij de Taxiverordening Amsterdam 2012

Algemene inleiding

Op 1 oktober 2011 is de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp 2000) gewijzigd. Het doel van deze wetswijziging is de bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer en de versterking van de gemeentelijke bevoegdheden in het belang daarvan. Met deze wijziging heeft een aantal gemeenten, waaronder Amsterdam, de mogelijkheid gekregen om bij of krachtens gemeentelijke verordening regels te stellen die in het belang zijn van de kwaliteit van het op de gemeentelijke openbare weg aangeboden taxivervoer.

Deze mogelijkheid voor gemeenten is voortgekomen uit jarenlange problemen op de taximarkten van met name de vier grote steden. In 2008 analyseerde de landelijke 'Taskforce Toekomstvisie Taxi' de problemen op de taximarkt. Geconstateerd werd dat er een aantal marktimperfecties aanwezig was op de taximarkt, waardoor de basiskwaliteit van taxivervoer niet gehaald werd. In het advies van de landelijke taskforce is opgenomen dat gemeenten een aantal aanvullende bevoegdheden moeten krijgen om de kwaliteit van taxivervoer te verbeteren. Deze aanvullende bevoegdheden zijn expliciet bedoeld voor de opstapmarkt: het vervoer vanaf de standplaats en het aanhouden op straat. De landelijke taskforce concludeerde dat de belmarkt (telefonisch bestelde taxiriten) en contractmarkt (taxivervoer dat wordt verricht op basis van structurele contracten) goed functioneerden en dat daar geen aanvullende maatregelen voor nodig waren.

Het advies van de landelijke taskforce is overgenomen door de minister en vervolgens verwerkt in de Wp 2000. Deze wet stelt regels voor het taxivervoer in Nederland. Doel van de wet is onder meer de bevordering van concurrentie en marktwerking, waarmee het taxivervoer als onderdeel van het totale verkeer- en vervoersbeleid versterkt wordt. Toetreding voor aanbieders tot de markt is in principe vrij, zolang aan bepaalde basisregels wordt voldaan op het gebied van onder andere tarifiering, voertuig, chauffeur en vervoerder.

Met de wijziging van de Wp 2000 veranderen deze landelijke bevoegdheden niet. Zij blijven van kracht, ook als een gemeente ervoor kiest aanvullende regels te stellen met betrekking tot de kwaliteit van taxivervoer. Gedachte van de wetgever achter deze aanvullende regels is dat gemeenten maatwerk kunnen bieden op hun eigen grondgebied, gericht op de specifieke problemen die een gemeente heeft met de lokale taximarkt.

Indeling en systematiek van de Taxiverordening Amsterdam 2012

Gekozen is voor een indeling waarin samenhangende onderwerpen zo veel mogelijk bij elkaar zijn gebracht.

De verordening begint met een hoofdstuk met algemene bepalingen, gevolgd door een hoofdstuk over het aanbieden van taxivervoer op de opstapmarkt. De verordening besluit met een hoofdstuk over handhaving en met een hoofdstuk over slotbepalingen.

De verordening heeft een gelaagde opbouw. Het eerste hoofdstuk bevat bepalingen van algemene strekking die gelden voor de hele verordening. Zo zijn in paragraaf 1 de begrippen gedefinieerd en zijn in paragraaf 2 algemene bepalingen over vergunningen opgenomen. In hoofdstuk 2, paragraaf 1 is een bepaling opgenomen ten aanzien van de mogelijkheid voor het college om nadere regels te kunnen stellen indien dit vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, bruikbaarheid van de weg of openbare orde noodzakelijk is. Tevens is in deze paragraaf het minimum aantal Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's) met vergunning

geregeld. In paragraaf 2 zijn vervolgens de verbodsbepalingen - die gelden voor chauffeurs en TTO's zonder vergunning – geregeld en tevens de bevoegdheid van de gemeenteraad om delen van de openbare weg aan te kunnen wijzen waar het verboden is zonder vergunning taxivervoer aan te bieden. Paragraaf 3 regelt vervolgens de voorwaarden en voorschriften waar een TTO zich aan dient te houden. Verder zijn hier de bijzondere weigerings-, wijzigings-, schorsings- en intrekingsgronden alsmede de looptijd van de vergunning opgenomen. Daarnaast is in deze paragraaf geregeld dat het college maatregelen aan de TTO kan opleggen. Paragraaf 4 regelt de voorwaarden en voorschriften ten aanzien van chauffeurs en de daarmee samenhangende bijzondere weigerings-, wijzigings-, schorsings- en intrekingsgronden, de looptijd van de vergunning en de toonplicht van de Taxxiraamkaart.

Bij het toepassen van de verordening is het dus van belang om naast de toepassing van een bepaald artikel ook de bepalingen bij de betreffende paragraaf én de algemene bepalingen van hoofdstuk 1 er op na te slaan omdat algemene en bijzondere bepalingen elkaar aanvullen.

De artikelen worden numeriek aangeduid: artikel 2.5, eerste lid bijvoorbeeld betekent hoofdstuk 2, artikel 5, eerste lid.

Reikwijdte en inhoud

De wettelijke grondslag voor de Taxiverordening vloeit voort uit de volgende wetsartikelen:

Artikel 149 van de Gemeentewet bevat de bevoegdheid van de gemeenteraad om verordeningen vast te stellen.

De artikelen 82a en 82b van de Wet personenvervoer 2000 geven de gemeenteraad de bevoegdheid een verordening vast te stellen voor het stellen van aanvullende kwaliteitseisen aan het taxivervoer.

De artikelen 2 en 2a van de Wegenverkeerswet beschrijven de strekking van de Wegenverkeerswet en de bevoegdheden van de gemeente.

Artikel 3 van de Uitvoeringsregeling kwaliteit taxivervoer 2011 regelt de aanwijzing van onder andere Amsterdam als gemeente waar groepsvorming op basis van artikel 82b Wet personenvervoer 2000 mag worden ingevoerd.

Met de Taxiverordening Amsterdam 2012 stelt de gemeente aanvullende kwaliteitseisen aan taxivervoer. De wetgever geeft gemeenten hiervoor twee mogelijkheden. Een gemeente kan algemene regels ten behoeve van de kwaliteit van taxivervoer stellen. Deze kunnen betrekking hebben op de herkenbaarheid van taxi's, de bestuurders van taxi's en de indiening en verwerking van klachten over taxivervoer. Deze opsomming is limitatief opgenomen in artikel 82a van de Wp 2000.

Daarnaast biedt de Wp 2000 gemeenten de mogelijkheid toegang tot (delen van) de opstapmarkt alleen te verlenen aan vervoerders en taxichauffeurs die voldoen aan bepaalde kwaliteits- en herkenbaarheidseisen. Door deze te koppelen aan een verplichte groepsvorming is de kans dat deze kwaliteitseisen geborgd zijn het grootst. Gemeenten kunnen aan groepen, vervoerders en chauffeurs kwaliteitseisen stellen die de gemeente nodig acht in het kader van de kwaliteit van het taxivervoer. Expliciet heeft de wetgever bij dit model van groepsvorming aangegeven dat de mogelijkheid bestaat een vergunningstelsel in

te voeren voor de toegelaten groepen en de individueel aangesloten chauffeurs. Deze mogelijkheden voor gemeenten zijn niet-limitatief vastgelegd in artikel 82b van de Wp 2000. Wel stelt de wetgever heel duidelijk dat alle maatregelen *aanvullend* moeten zijn op de landelijke maatregelen en dat ze gericht moeten zijn op de kwaliteit van het taxivervoer.

De wetgever geeft aan dat de keuze voor 82a of 82b afhangt van de omvang van de problematiek binnen een gemeente. Het ligt in de lijn der verwachting dat (voor zover gemeenten een keuze hebben tussen beide instrumenten) gemeenten met een beperkte problematiek kiezen voor het lichtere regime van 82a Wp 2000 en dat gemeenten met een grote problematiek kiezen voor het zwaardere regime van 82b Wp 2000.

Wezenlijk ordeningselement van artikel 82b Wp 2000 is dat onverkort wordt voortgebouwd op de eigen verantwoordelijkheid en het zelfregulerend vermogen van betrokkenen, maar niet meer in een vrijblijvende sfeer. Indien een gemeente constateert dat ofwel op groepsniveau ofwel op individueel niveau, niet of niet langer aan de eisen wordt voldaan, kan de gemeente de toestemming (vergunning) om van de opstapmarkt gebruik te maken, weigeren of intrekken.

De taxiondernemer behoudt de vrijheid om af te zien van deelname in het proces voor groepsvorming. Deze ondernemers mogen dan weliswaar niet op de opstapmarkt actief zijn, maar voor hen blijft er een aanzienlijke taximarkt bestaan zoals het contractvervoer, de beltaximarkt en het vervoer vanaf standplaatsen en locaties waar geen groepsvorming geldt, ofwel in de eigen gemeente ofwel in andere gemeenten.

Voor de handhaving van de publiekrechtelijk gestelde regels kunnen gemeenten, naast toepassing van het strafrechtelijke instrumentarium (zoals de Wet op de Economische Delicten, hierna: WED), gebruik maken van het bestuursrechtelijke instrumentarium van artikel 125 van de Gemeentewet. Gemeenten kunnen, met andere woorden, gebruik maken van de last onder dwangsom en de last onder bestuursdwang. Deze sancties zijn verder geregeld in de Algemene Wet Bestuursrecht (hierna: Awb). Op basis van de verordening is verder de schorsing, wijziging en intrekking van vergunningen mogelijk. De Wp 2000 biedt geen mogelijkheid voor het opleggen van een bestuurlijke boete.

Wijziging 2017

Eigen ervaringen en ervaringen van de branche, taxichauffeurs en TTO's, en van omwonenden, samen met de grote opgave tot kwaliteitsverbetering van de Amsterdamse opstapmarkt hebben aanleiding gegeven om de verordening en aanvraagprocedure in 2017 aan te passen.

De aanpassingen zien op verduidelijking en verbeteringen binnen de bestaande structuur.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Algemene toelichting

Hoofdstuk 1 van de Taxiverordening bevat naast begripsbepalingen een aantal procedurevoorschriften en een aantal overige algemene bepalingen. Het aantal procedurevoorschriften is beperkt. De reden hiervoor is dat de Awb algemene regels geeft betreffende de aanvraag, de behandeling en de verlening van een vergunning of ontheffing. De Taxiverordening bevat slechts formele regels indien:

- de Awb ruimte laat voor aanpassing van regels die afwijkend zijn van de hoofdregels en deze afwijking noodzakelijk wordt geacht;

- de regels een aanvulling vormen op de hoofdregels in de Algemene wet bestuursrecht.

Met de Taxiverordening als basis worden verschillende soorten besluiten genomen, te weten:

- (aanvullende) algemeen verbindende voorschriften, namelijk daar waar het college op grond van de verordening de bevoegdheid heeft om nadere regels te stellen bij in de verordening opgenomen regels (bijvoorbeeld artikel 2.5, tweede lid, onderdeel b en het achtste lid), hetgeen gebeurt in een uitvoeringsbesluit;
- beleidsregels, ter invulling van op de verordening gebaseerde beleidsvrijheid (bijvoorbeeld handhavingsbeleid gebaseerd op artikel 3.2 en 3.3);
- (andere) besluiten van algemene strekking, bijvoorbeeld gebiedsaanwijzingen op basis van een bepaling in de verordening (bijvoorbeeld de gebiedsaanwijzing bedoeld in artikel 2.3, eerste en tweede lid);
- beschikkingen, zoals het verlenen of weigeren van vergunningen die op basis van de Taxiverordening verplicht zijn voordat een bepaalde activiteit kan worden ondernomen.

Paragraaf 1 Begripsbepalingen

Artikel 1.1. Begripsomschrijvingen

In dit artikel wordt een aantal begrippen dat in de verordening wordt gehanteerd, gedefinieerd. Van een aantal specifieke begrippen, dat wil zeggen begrippen die op een bepaald onderdeel van deze verordening betrekking hebben, zijn in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten definities opgenomen.

aanbieden van taxivervoer: met het begrip ‘aanbieden van taxivervoer’ wordt beoogd te verduidelijken dat het enkel taxivervoer op de opstapmarkt betreft. Hieronder valt het aanbieden van taxivervoer op de standplaatsen (standplaatstaxi) en de taxi die door de klant wordt aangehouden op straat (aanhoudtaxi). Hieronder valt dus niet de taxi die door de klant telefonisch wordt besteld (beltaxi), tenzij deze bestelling voortvloeit uit het zojuist op straat tot elkaar komen van vraag en aanbod. Ook het taxivervoer dat wordt verricht op basis van structurele contracten (contractvervoer) valt niet onder deze definitie. Met ‘taxivervoer’ wordt bedoeld op de definitie genoemd in artikel 1, onderdeel j van de Wp 2000. In die situaties waar het onduidelijk is of sprake is van het aanbieden van taxivervoer in de opstapmarkt of in de bel- of contractmarkt, is het aan de chauffeur om aannemelijk te maken van welk vervoer sprake is. Zo zal een chauffeur zonder geldige Taxivergunning moeten kunnen aantonen of de consumenten die worden vervoerd een telefonische reservering hebben gedaan of dat sprake is van contractvervoer. Kan hij dit niet aannemelijk maken dan wordt deze chauffeur geacht in overtreding te zijn met het bepaalde in artikel 2.3, eerste lid.

aangeslotene: iedere individuele chauffeur die werkzaam wil zijn op de opstapmarkt dient zich aan te sluiten bij een Toegelaten Taxi Organisatie (TTO). Daarnaast moeten vervoerders zich ook aansluiten. Zij conformeren zich daarmee eveneens aan het TTO reglement.

auditorganisatie: Voor de definitie is nu aangesloten bij Artikel 82b, zesde lid, onder f van de Wet personenvervoer 2000.

Avondlijke standplaats: dit begrip sluit aan bij de tijdelijke standplaatsen waar de verordening eveneens op ziet.

chauffeur: deze omschrijving beperkt het begrip chauffeur tot diegenen die taxivervoer aanbieden.

college: het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Keycard: een keycard is een pasje dat kan worden gebruikt om toegang te verkrijgen tot een afgesloten standplaats. Een keycard wordt alleen verleend aan bezitters van een Taxxivergunning en alleen als de TTO gerechtigd is op die specifieke standplaats te rijden. Een keycard is geen formele vergunning maar slechts een elektronisch hulpmiddel om een standplaats te betreden.

klacht: deze definitie is opgenomen om buiten twijfel te stellen wat een klacht is.

Omgeving standplaats: kwaliteitseisen voor het verbeteren van de kwaliteit van het taxivervoer zijn veelal verbonden aan gedrag op of in de omgeving van de standplaats. In de praktijk kan er discussie ontstaan over de exacte afbakening en de grens waarbinnen gehandhaafd mag worden op ontoelaatbaar gedrag, hinder. Om deze discussie te voorkomen wordt aan het college de bevoegdheid gegeven de omgeving af te bakenen.

Taxxiraamkaart: van de verleende Taxxivergunning wordt een bewijs afgegeven. Dit is tevens het bewijs dat de chauffeur beschikt over een ontheffing medegebruik lijn-/busbaan. Deze hoeft dus niet apart aangevraagd te worden. Aan de hand van de Taxxiraamkaart kan de chauffeur aantonen dat deze beschikt over een Taxxivergunning en daarom taxivervoer mag aanbieden op de door de gemeenteraad aangewezen delen van de openbare weg. Ook toont hij hiermee aan dat hij gebruik mag maken van de vrije tram- en busbanen. Intrekking of schorsing van de Taxxivergunning heeft tot gevolg dat de Taxxiraamkaart onverwijld bij het college moet worden ingeleverd. Zolang de intrekking niet het gevolg was van een voorschrift ten aanzien van de ontheffing medegebruik lijn-/busbaan kan de chauffeur deze ontheffing nog apart aanvragen ten behoeve van de bel- en/of contractmarkt.

Taxxivergunning: voor het aanbieden van taxivervoer op de gemeentelijke openbare weg is een vergunning van het college van burgemeester en wethouders nodig. Deze vergunning wordt onder voorwaarden verstrekt aan de individuele chauffeur.

TTO & Toegelaten Taxi Organisatie: in het eerste lid van artikel 82b van de Wp 2000 is het volgende bepaald: 'Bij gemeentelijke verordening kan worden bepaald dat het gebruik van de gemeentelijke openbare weg of delen daarvan, voor wat betreft het aanbieden van taxivervoer, uitsluitend is voorbehouden aan vervoerders en bestuurders van auto's die taxivervoer verrichten en die overeenkomstig de bij en krachtens artikel 82b gestelde regels deel uitmaken van een organisatorisch verband.' Met de omschrijving van het organisatorisch verband in de begrippenlijst wordt aansluiting gezocht bij het bepaalde in het tweede lid van artikel 82b van de Wp 2000, waarin staat dat het organisatorische verband een verbetering van de kwaliteit van taxivervoer ten doel heeft. Om als TTO in de verordening te worden aangemerkt dient deze te beschikken over een vergunning van het college. In deze verordening wordt het organisatorisch verband verder aangeduid als Toegelaten Taxi Organisatie (TTO), omdat deze term binnen Amsterdam algemeen geaccepteerd is en de term organisatorisch verband mogelijk tot verwarring zal leiden.

TTO-vergunning: deze vergunning is nodig om aangeslotenen taxivervoer aan te kunnen laten bieden, op de door de gemeenteraad aangewezen delen van de openbare weg. Een TTO zonder vergunning is hiertoe niet gerechtigd.

wet: daar waar in de verordening verwezen wordt naar de 'wet' wordt de Wet personenvervoer 2000 bedoeld.

Paragraaf 2 Algemene bepalingen over vergunningen

Op grond van de Taxiverordening Amsterdam 2012 kan het college een tweetal vergunningen verlenen: de TTO-vergunning en de Taxxxivergunning. De bevoegdheid daartoe en de precieze uitwerking daarvan zijn niet terug te vinden in hoofdstuk 1 maar in hoofdstuk 2. Paragraaf 2 van hoofdstuk 1 bevat de regels die standaard gelden bij het aanvragen van en beslissen over beide vergunningen. Het bepaalde in de Awb en de Wp 2000 is eveneens van toepassing.

Artikel 1.2 Behandeling van een aanvraag

Artikel 1.2 eerste lid

Een bestuursorgaan dat bevoegd is op een aanvraag te beslissen kan een formulier vaststellen voor het indienen van een aanvraag en het verstrekken van gegevens. Deze bevoegdheid volgt uit artikel 4:4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het eerste lid van artikel 1.2 van de Taxiverordening regelt vervolgens dat de aanvrager van een vergunning verplicht is om het aanvraagformulier, wanneer dit is vastgesteld, te gebruiken. Als een aanvrager geen gebruik maakt van het vastgestelde aanvraagformulier, kan het bevoegde bestuursorgaan besluiten de aanvraag buiten behandeling te laten (artikel 4:5 Awb). Dat betekent dat de aanvraag niet inhoudelijk wordt beoordeeld.

Artikel 1.2 tweede lid

In het tweede lid wordt volledigheidshalve aangegeven dat voor het in behandeling nemen van een aanvraag van de Taxxxivergunning en de TTO-vergunning leges verschuldigd zijn. De basis hiervoor is terug te vinden in artikel 82a, eerste lid onderdeel e. Zo worden onder meer de hoogte en de verplichting leges te moeten betalen vastgelegd in de legesverordening gemeente Amsterdam.

Als een aanvrager geen gebruik maakt van het vastgestelde aanvraagformulier, kan het bevoegde bestuursorgaan besluiten om de aanvraag buiten behandeling te laten (artikel 4:5 Awb). Dat betekent dat de aanvraag niet inhoudelijk wordt beoordeeld.

Artikel 1.2 derde lid

Het derde lid geeft de termijn aan waarbinnen op de aanvraag zal moeten worden beslist. Hierbij is differentiatie aangebracht in behandeltermijnen van de vergunningaanvragen.

Artikel 1.2 vierde lid

In die situaties dat het beoordelen van de aanvraag meer tijd vergt, is in het vierde lid bepaald dat het college de termijn met acht weken kan verlengen. Dit zou het geval kunnen zijn bij een aanvraag die complexer is en er om die reden meer tijd nodig is voor de beoordeling.

Artikel 1.3 Algemene weigeringsgronden

Dit artikel bevat een algemene grond om de vergunning te weigeren. Naast deze algemene grond tot weigering zijn in hoofdstuk 2 specifieke gronden opgenomen voor zowel de TTO-vergunning als de Taxxxivergunning. Beide soorten gronden, algemeen en specifiek, kunnen leiden tot het weigeren van een vergunning.

In het tweede lid wordt de term “kan” gebruikt en daarmee is sprake van een zogenaamde discretionaire bevoegdheid. Hiermee is aangegeven dat het college de bevoegdheid maar niet de verplichting heeft om te weigeren. Als van de bevoegdheid van het college gebruik gemaakt wordt dan moet het college zijn keuze motiveren in het besluit dat het neemt.

Artikel 1.3, tweede lid, onder b ziet toe op die gevallen waarin een discrepantie bestaat tussen de gegevens op de aanvraag en de feitelijke situatie. Er kunnen verschillende redenen zijn op grond waarvan het college het niet waarschijnlijk acht dat de aanvraag in overeenstemming is met de feitelijke toestand. Bijvoorbeeld als er schijnconstructies worden opgezet en degene die de aanvraag voor een TTO-vergunning indient niet de werkelijke exploitant is. In een dergelijk geval moet het college de bevoegdheid hebben om het gevraagde te weigeren. Of aan de aanvrager een verwijt te maken valt is niet van doorslaggevend belang. De weigering is in zo'n geval ook niet als bestraffing bedoeld maar hij is bedoeld om te voorkomen dat er een ongewenste situatie ontstaat.

Als niet al bij het indienen van de aanvraag maar pas later blijkt dat de feitelijke situatie niet is zoals de aanvraag vermeldt, dan kan de vergunning worden ingetrokken (artikel 1.5).

Artikel 1.4 Voorschriften en beperkingen

Artikel 1.4 eerste lid

Bij de bevoegdheid een vergunning te verlenen, hoort tegelijk de bevoegdheid om hieraan voorschriften (verplichtingen die de houder moet naleven) of beperkingen (begrenzingsen in tijd, plaats of anderszins) te verbinden. Het eerste lid van dit artikel maakt deze bevoegdheid expliciet. De bevoegdheid is niet ongelimiteerd. Voorschriften en beperkingen moeten dienen ter waarborging van de verbetering van de kwaliteit van taxivervoer.

Voorschriften en beperkingen worden doorgaans in de vergunning opgenomen. De verordening formuleert in artikel 2.7 en 2.14 ook al voorschriften en beperkingen. Het college kan op grond van artikel 1.4 in aanvulling hierop nadere voorschriften en beperkingen stellen.

Artikel 1.4 tweede lid

Handelen zonder vergunning is verboden. Handelen in strijd met de aan de vergunning verbonden voorschriften of beperkingen is eveneens verboden. Het tweede lid van artikel 1.4 regelt dat het niet-naleven van een voorschrift of een beperking een zelfstandige overtreding van de verordening oplevert. Als reactie op deze overtreding zijn verschillende bestuursrechtelijke handhavinginstrumenten beschikbaar zoals het intrekken van de vergunning. Strafrechtelijke handhaving is - via de strafbepaling van hoofdstuk 3 - eveneens mogelijk.

Artikel 1.5 Algemene gronden voor wijziging, schorsing of intrekking

Deze bepaling regelt de bevoegdheid om een vergunning te wijzigen, schorsen of in te trekken. Met het schorsen van een vergunning wordt bedoeld dat er *tijdelijk* geen gebruik gemaakt mag worden van de vergunning. Het intrekken van de vergunning betekent dat van de vergunning helemaal geen gebruik meer gemaakt kan worden. Intrekking kan ook met terugwerkende kracht, bijvoorbeeld in het geval er sprake is van vergunningverlening op basis van onjuiste of onvolledig verstrekte gegevens.

Verder is expliciet opgenomen dat gedeeltelijke intrekking of wijziging mogelijk is. Hierbij kan worden gedacht aan de mogelijkheid TTO's van bepaalde standplaatsen in het door de gemeenteraad aangewezen gebied uit te sluiten.

In artikel 1.5 zijn algemene gronden opgenomen die van toepassing kunnen zijn naast specifieke gronden die in hoofdstuk 2 staan. Beide soorten gronden, algemeen of specifiek, kunnen leiden tot het intrekken, schorsen of wijzigen van een vergunning.

Artikel 1.5 onderdeel a

Onder a (onjuiste of onvolledige gegevens): dit is met name aan de orde als het college een andere beslissing zou hebben genomen op de aanvraag als destijds wel de juiste gegevens bekend waren geweest. Het gaat dus om onjuistheden of onvolledigheden die van meer dan ondergeschikte aard zijn. Of er met opzet onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt is niet van belang. De intrekking is in zo'n geval ook niet als bestraffing bedoeld maar hij is bedoeld om te voorkomen dat een ongewenste situatie blijft voortbestaan.

Artikel 1.5 onderdeel b

Onder b (veranderde wetgeving e.d.): regelgeving, beleid en omstandigheden kunnen veranderen. In sommige situaties moet dat van invloed kunnen zijn op bestaande vergunningen. Hiervan is bijvoorbeeld sprake als de bescherming van het algemene belang van het bevorderen van de kwaliteit van taxivervoer zwaarder weegt dan het belang van de houder bij een ongewijzigde beschikking. Van deze bevoegdheid zal echter niet lichtvaardig gebruik gemaakt worden.

Artikel 1.5 onderdeel c

Onder c (de beschikking wordt niet gebruikt): wanneer de houder een vergunning niet gebruikt of niet meer kan gebruiken is het aannemelijk dat hij geen belang (meer) heeft bij het in stand laten van deze beschikking. Als het college niet langer rekening wil blijven houden met een ongebruikte vergunning, kan het de vergunning intrekken.

Artikel 1.5 onderdeel d

Onder d (de beschikking is in strijd met de wet): deze grond is opgenomen omdat het college de mogelijkheid moet hebben fouten te herstellen. Hierbij kan de vraag aan de orde komen of de houder van de vergunning op de hoogte was of had kunnen zijn van het feit dat een fout is gemaakt.

Artikel 1.5 onderdeel e

Onder e (niet nakomen van de aan de vergunning verbonden voorschriften of beperkingen) is opgenomen dat een vergunning gewijzigd, geschorst of ingetrokken kan worden als de vergunninghouder handelt in strijd met de voorschriften of beperkingen die aan een vergunning verbonden zijn. Een dergelijke maatregel is geen bestraffende sanctie maar heeft als doel de kwaliteit van taxivervoer te verbeteren.

Artikel 1.6 Overdraagbaarheid

Dit artikel regelt dat de TTO-vergunning en de Taxxivergunning niet overdraagbaar zijn. Dit is onder meer om te voorkomen dat de vergunningen verhandeld worden.

Hoofdstuk 2 Het aanbieden van taxivervoer op de opstapmarkt

Paragraaf 1 Algemene bepalingen

Artikel 2.1 vervallen

Artikel 2.2 Minimumaantal TTO's met een TTO-vergunning

De wet verplicht de gemeente ingevolge het vierde lid van artikel 82b Wp 2000 aan te geven hoeveel organisatorische verbanden (TTO's) er minimaal op het gemeentelijk grondgebied betrokken moeten zijn (artikel 82b, vierde lid Wp 2000). Het uitgangspunt daarbij moet zijn dat er voldoende TTO's actief zijn voor een concurrerende markt in de zin van concurrentie tussen organisatorische verbanden. In artikel 2.2 van de verordening wordt geregeld dat het aantal organisatorische verbanden ten minste twee moet zijn. De keuze voor dit aantal is

gelegen in het feit dat twee TTO's in principe zorgen voor een vorm van concurrentie en keuzemogelijkheden. Het minimumaantal van 100 chauffeurs (artikel 2.5, eerste lid, onderdeel c) geeft consumenten voldoende kans om een taxi van een concurrerende TTO te vinden. De verwachting is dat er meer dan twee TTO's in Amsterdam een vergunning zullen krijgen. Dit wordt verder aan de markt overgelaten, uiteraard wel zolang de TTO's voldoen aan de gemeentelijke regels. Komt het aantal TTO's toch onder het aantal van twee dan zijn er drie mogelijkheden:

1. taxivervoer op de opstapmarkt wordt in zijn geheel (tijdelijk) verboden, of
2. de gemeente hanteert regels op basis van artikel 82a Wp 2000 (algemene eisen voor chauffeurs); dit moet dan nader in een verordening worden uitgewerkt, of
3. taxivervoer op de opstapmarkt blijft zoals de situatie was voor vaststelling van de verordening.

De verwachting is dat deze theoretische situatie zich niet gaat voordoen. Mochten er signalen zijn dat dit toch staat te gebeuren, dan zal de gemeente zich beraden op de consequenties.

Paragraaf 2 Verbodsbepalingen

Artikel 2.3 Taxxivergunning en TTO-vergunning

Dit artikel strekt ertoe de kwaliteit van taxivervoer te bevorderen en op termijn een goede kwaliteit in stand te houden, door de invoering van een vergunningstelsel. De basis voor dit vergunningstelsel is terug te vinden in het vijfde lid van artikel 82b Wp 2000.

In bijlage I bij de verordening zijn de delen van de openbare weg aangegeven waar de vergunningplicht geldt. Het gebruik van deze wegen voor het aanbieden van taxivervoer kan worden beperkt door het bepaalde in artikel 2.8 van de verordening. Daarin is geregeld dat het college kan verplichten dat TTO's die aangeslotenen taxivervoer willen laten aanbieden in de gebieden C, D, E, F en G een overeenkomst met het college moeten aan gaan. Deze verplichting bestaat dus naast de vergunningplicht. Voor de indeling van deze gebieden is gekozen, vanwege de bestaande druk op deze standplaatsen en het belang van deze gebieden voor de Amsterdamse taximarkt.

Artikel 2.3 eerste lid

Het eerste lid regelt de individuele vergunningplicht, de Taxxivergunning voor chauffeurs. Zonder deze vergunning kan op de in bijlage I bij de verordening aangegeven delen van de openbare weg geen taxivervoer aangeboden worden.

Het regelen van een individuele vergunningplicht laat onverlet dat de TTO waar de chauffeur zich bij heeft aangesloten, primair verantwoordelijk is en blijft voor de daadwerkelijke realisatie van de basiskwaliteit van de aangesloten chauffeurs. De Taxxivergunning en de handhaving hierop door het college, is ondersteunend aan de TTO om deze basiskwaliteit te kunnen realiseren. Tevens is deze vergunning noodzakelijk om in het geval er sprake is van excessen direct als gemeente te kunnen optreden naar individuele chauffeurs.

Artikel 2.3 tweede lid

Het tweede lid regelt de groepsvergunning, de TTO-vergunning. Een TTO zonder TTO-vergunning mag aangeslotenen niet toestaan taxivervoer aan te bieden op de in bijlage I van de verordening aangegeven delen van de openbare weg.

Artikel 2.4 Verbodsbepaling Taxxilogo

Dit artikel regelt het verbod om zonder TTO- of Taxxxivergunning het Amsterdamse Taxxxilogo te gebruiken. Met het verlenen van een TTO- en Taxxxivergunning wordt toestemming verleend voor het gebruik van het Taxxxilogo. Overtreding van dit artikel is een zelfstandige overtreding van de verordening. Op deze overtreding kan met het bestuursrechtelijk handhavinginstrumentarium worden gereageerd, te weten: met het opleggen van een last onder dwangsom of last onder bestuursdwang. Strafrechtelijke handhaving is via de strafbepaling van artikel 3.1 eveneens mogelijk.

Paragraaf 3 TTO-vergunning

Gelet op het bepaalde in het derde lid van artikel 82b Wp 2000 kunnen bij gemeentelijke verordening regels worden gesteld over de eisen aan en de verplichtingen van het organisatorisch verband. In deze paragraaf zijn eisen (artikel 2.5) opgenomen waar een TTO aan moet voldoen om voor een vergunning in aanmerking te komen en voorschriften (artikel 2.7) waar de TTO zich aan moet houden. Zowel het niet voldoen aan de eisen als aan de voorschriften kan leiden tot weigering, wijziging, schorsing of intrekking van de vergunning. Het is niet alleen wenselijk dat de TTO bij vergunningverlening voldoet aan alle eisen, maar ook dat deze zich gedurende de looptijd van de vergunning hieraan houdt. Eveneens is in deze paragraaf de looptijd van de vergunning opgenomen en de mogelijkheid voor het college om maatregelen op te leggen.

Artikel 2.5 Toelatingseisen TTO-vergunning

De wet stelt dat in de gemeentelijke verordening eisen en verplichtingen gesteld kunnen worden aan een TTO. In een niet-limitatieve opsomming is aangegeven welke punten in ieder geval in de verordening behandeld moeten worden (artikel 82b, zesde lid, onderdeel a t/m j). De uitwerking van deze niet-limitatieve opsomming is terug te vinden in de artikelen 2.5 tot en met 2.5f en in de artikelen 2.7 tot en met 2.7c. In artikel 2.5 zijn alle eisen vastgelegd waaraan een TTO moet voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning. De eisen zijn uitgewerkt in 2.5a tot en met 2.5f. Het niet voldoen aan één van deze eisen leidt tot weigering van de vergunning.

Artikel 2.5 eerste lid

De TTO moet in zijn visie en doelstellingen tenminste gericht zijn op verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer van Amsterdam. Dit gaat verder dan de dienstverlening waar een taxi voor staat: het brengen van een klant van a naar b. De taxiverordening vereist om bij te dragen het grotere geheel van kwaliteit: van de stad Amsterdam.

Artikel 2.5, tweede lid

De visie en doelstellingen moeten neergelegd worden in een reglement. Door het opnemen hiervan geeft een TTO aan waarom zij onderscheidend zijn van een andere TTO en met welke instelling zij aan de kwaliteit van taxivervoer willen werken. Een reglement bevat alle regels die van belang zijn in de relatie tussen TTO en zijn aangesloten chauffeur (naast als vanzelfsprekend een overeenkomst).

De protocollen die worden genoemd worden nader uitgelegd in artikel 2.5a en volgende en in uitvoeringsbesluiten van het college.

Artikel 2.5, derde lid

Een klachtenprotocol maakt geen deel uit van het reglement maar wel van de algemene bedrijfsvoering van een TTO, het hebben en uitvoeren van een klachtenprotocol draagt bij aan de kwaliteit van de dienstverlening en aan de kwaliteit van het taxivervoer in Amsterdam. Het klachtenprotocol wordt nader uitgelegd in artikel 22.5.d en in een uitvoeringsbesluit van het college.

Artikel 2.5 vierde lid

Behalve een reglement, heeft een TTO een aantal protocollen die noodzakelijk zijn voor een goede bedrijfsvoering en ter controle op het reglement en het klachtenprotocol. Zowel de risicoanalyse als het interne controleprotocol worden nader uitgelegd in artikel 2.5^e en f en in uitvoeringsbesluiten van het college.

Artikel 2.5, vijfde lid

In het vijfde lid staan basiseisen waar een TTO aan moet voldoen.

Ingevolge artikel 82b, zesde lid, onderdeel b, van de wet dient de juridische verhouding tussen het bestuur van een TTO en de vervoerders en de chauffeurs die hiervan deel uitmaken aangegeven te worden.

Artikel 2.5 vijfde lid onderdeel b

Onder b is vastgelegd dat een TTO een rechtspersoon moet zijn. Bij een rechtspersoon is men niet hoofdelijk aansprakelijk, maar als rechtspersoon. Hoofdelijke aansprakelijkheid wordt ongewenst geacht omdat de TTO als geheel aansprakelijk moet zijn (en zich verantwoordelijk moet voelen) voor de consequenties die samenhangen met hun handelen of nalaten. Er is voor gekozen verder geen beperkingen op te leggen aan de aard van de rechtspersoon van een TTO, zodat de markt dit zelf kan bepalen.

Artikel 2.5 vijfde lid onderdeel c

Onder c is vastgelegd dat een TTO een postadres moet hebben. Dit is van belang, onder andere voor het kunnen indienen van klachten per post en voor officiële communicatie van de gemeente aan de TTO.

Artikel 2.5 vijfde lid onderdeel d

Onder d is vastgelegd dat een TTO een Verklaring Omtrent het Gedrag voor Rechtspersonen (VOGrp) moeten overleggen. Dit is nodig om er zeker van te zijn dat de bestuursleden van de TTO van onbesproken gedrag zijn. Bij bestuursleden die niet door deze screening heen komen, bestaat het risico dat zij niet kunnen voldoen aan de eisen die gesteld worden om de kwaliteit van taxivervoer te waarborgen.

Artikel 2.5 vijfde lid onderdeel f

De eis onder f is bedoeld om te voorkomen dat bestuursleden die eerder op een slechte wijze een TTO hebben geleid en die hierdoor uiteindelijk van de markt zijn geweerd, binnen afzienbare tijd de markt weer kunnen betreden. Dergelijke bestuursleden hebben er geen blijk van gegeven de capaciteiten te hebben om de kwaliteit van taxivervoer te kunnen waarborgen. Ook het opnieuw aanvragen van een TTO-vergunning tijdens een lopende intrekkingprocedure kan consequenties hebben voor de afgifte van de vergunning. Uitzondering hierop is de situatie dat door vergunninghouder om intrekking is verzocht. In het

geval zich de situatie zou voordoen dat een TTO, vooruitlopend op een door de gemeente te initiëren intrekkingprocedure, zelf om intrekking verzoekt, kan de vergunning geweigerd worden. De basis hiervoor is te vinden in artikel 2.6, onderdeel c, waarin is bepaald dat, indien niet voldaan wordt of kan worden voldaan aan de bij of krachtens artikel 2.7 gestelde eisen, een vergunning geweigerd kan worden. Het (naar verwachting) niet kunnen voldoen aan de in artikel 2.7, tweede lid, gestelde eis dat bestuursleden en vertegenwoordigers van de TTO zich naar oordeel van het college moeten gedragen op een wijze die de kwaliteit van taxivervoer niet aantast, kan dus alsnog leiden tot weigering van de vergunning. De gemeente kan ervoor kiezen hierbij ook resultaten uit andere gemeenten met groepsverplichtingen mee te wegen. In al deze gemeenten is immers ook sprake van het moeten bijdragen aan de kwaliteit van het taxivervoer.

Artikel 2.5 vijfde lid onderdeel g

Hier is opgenomen dat de naam van de TTO voldoende onderscheidend moet zijn van andere TTO's. Van belang is dat de consument onderscheid kan maken tussen verschillende TTO's. Namen, dan wel afkortingen, mogen dan niet te veel op elkaar lijken.

Artikel 2.5 zesde lid, onderdeel a

Onder a is aangegeven uit hoeveel aangesloten chauffeurs een TTO minimaal moet bestaan. Deze aangesloten chauffeurs zijn actief werkzaam op de opstapmarkt in Amsterdam. Aangeslotenen die enkel de bel- en contractmarkt bedienen vallen hier dus buiten. Het aantal van 100 aangesloten chauffeurs is gekozen omdat dit zorgt voor een optimale mix van overzicht voor de consument (herkenbaarheid) en keuzevrijheid voor zowel consument als chauffeur. Een lager aantal zou geen recht doen aan de grootte van de Amsterdamse opstapmarkt (circa 3.000 chauffeurs) en een hoger aantal zou de drempel voor beginnende TTO's te hoog maken. Verwacht wordt dat een minimumaantal van 100 chauffeurs de ruimte geeft aan individuen om een TTO op te zetten maar dat dit wel een flinke toetredingsdrempel is.

Artikel 2.5 zesde lid onderdeel b

Onder b is de bepaling opgenomen dat ook vervoerders, waar aangesloten chauffeurs deel van uitmaken, zich bij een TTO moeten aansluiten. Door deze verplichting op te leggen moeten zowel chauffeurs als vervoerders op dezelfde wijze en uitgaande van dezelfde normen en waarden, de kwaliteit van taxivervoer bevorderen. Door het niet opnemen van deze eis zou een leemte kunnen ontstaan tussen de verplichtingen waar de chauffeur aan moet voldoen ingevolge het reglement van de TTO en de voorwaarden die de vervoerder aan de chauffeur stelt. Ook de vervoerder mag, evenals de aangesloten chauffeur, niet eveneens zijn aangesloten bij een andere TTO die voorziet in het aanbieden van taxivervoer binnen de gemeente Amsterdam. Dit is ter bevordering van de herkenbaarheid.

Artikel 2.5 zesde lid onderdeel c

Onder e is het minimum aantal voertuigen vastgelegd waarover de aangeslotenen van de TTO gezamenlijk moeten kunnen beschikken. Voor het aantal van 50 voertuigen is gekozen omdat dit in een redelijke verhouding staat tot het opgelegde minimum aantal chauffeurs. Deze auto's moet een TTO duurzaam ter beschikking hebben staan. Hiermee wordt gewaarborgd dat de TTO niet slechts 50 kentekens heeft geregeld om een vergunning aan te kunnen vragen, maar dat deze auto's ook daadwerkelijk gebruikt worden.

Artikel 2.5, zevende lid,

Indien een TTO helemaal nieuw is op de taximarkt, dus niet ontstaan uit een fusie, naamsverandering of iets dergelijke, hebben zich nog geen taxichauffeurs of niet voldoende zich bij hem aangesloten. Immers zullen deze zich pas aansluiten na vergunningverlening. Voor die TTO's is een ruimte geboden dat zij binnen zes maanden aan de eisen uit het zesde lid voldoen.

Artikel 2.5 achtste en negende lid

In het achtste en negende lid van dit artikel is de mogelijkheid voor het college opgenomen dat voor TTO's met alleen voertuigen zonder directe uitstoot van schadelijke stoffen (zoals NO₂, fijnstof en CO₂) andere toelatingseisen gelden ten aanzien van het aantal aangesloten chauffeurs en voertuigen. Dit is in afwijking van de standaardregel dat een TTO uit 100 chauffeurs en 50 voertuigen moet bestaan. De overweging hiervoor is dat de taxibranche als geheel er baat bij heeft dat innovatieve en milieuvriendelijke alternatieven toch tot de opstapmarkt kunnen toetreden. Hierdoor neemt de keuzevrijheid van de klant toe en krijgt de taxibranche een beter imago. Bovendien zou een te hoge drempel voor TTO's met voertuigen zonder directe uitstoot van schadelijke stoffen schade toebrengen aan de verbeteringen van de luchtkwaliteit in Amsterdam.

Artikel 2.5a

Aan de uitwerking van het normen- en waardenprotocol worden minimale eisen gesteld. Deze eisen zijn onderverdeeld in 5 categorieën. Deze onderverdeling in categorieën komt overeen met de onderverdeling in categorieën als genoemd in artikel 2.14 van de verordening. De onderverdeling is bedoeld om prestaties van TTO's vergelijkbaar te maken en overzichtelijk te kunnen presenteren.

Artikel 2.5a tweede lid onderdeel a

Onder a gaat het om de categorie 'professionaliteit' en herkenbaarheid voor de klant. Onder deze categorie vallen gedragingen waarmee de chauffeur laat zien dat hij een professional is in het beroep dat hij uitoefent en dat hij voldoende herkenbaar is. Het gaat hierbij onder meer om voldoende talen- en stratenkennis, herkenbaarheid en gedragingen in het algemeen.

Artikel 2.5a tweede lid onderdeel b

Onder b gaat het om de categorie 'gedrag op of in de omgeving van de standplaats'. De in deze categorie opgenomen gedragingen richten zich specifiek op het gewenste gedrag van de chauffeur als deze taxivervoer wil aanbieden vanaf een standplaats. Het gaat hierbij onder meer om het niet hinderen of stremmen van verkeer op of in de omgeving van de standplaats, het in acht nemen van het maximaal aantal parkeervakken op de standplaats, het gebruik van de standplaats, en het gedrag in het algemeen op of in de omgeving van de standplaats.

Artikel 2.5a tweede lid onderdeel c

Onder c gaat het om de categorie 'acceptatie ritten en keuzevrijheid consument'. Hierbij gaat het onder meer om het opnemen van de vervoerplicht, het niet maken van vervoersafspraken, de consument niet hinderen bij het kiezen van een taxi en het niet actief werven van consumenten.

Artikel 2.5a tweede lid onderdeel d

Onder d gaat het om de categorie 'veiligheid'. Het gaat hierbij om de veiligheid van de consument, maar ook van medeweggebruikers en andere betrokken personen (zoals handhavers en de taxigastheren op de standplaatsen). Het gaat hierbij onder meer om verkeersveiligheid maar ook om het gevoel van veiligheid ervaren door de consument of

andere betrokken personen gelet op het gedrag van de chauffeur. Daarnaast is het essentieel dat de chauffeur beschikt over de benodigde vergunningen (zoals de chauffeurskaart en de Amsterdamse Taxxivergunning, maar ook dat de chauffeur rijdt voor een onderneming die beschikt over een geldige ondernemersvergunning. Eveneens dient een chauffeur te allen tijde te beschikken over een geldig rijbewijs.

Artikel 2.5a tweede lid onderdeel e

Onder e gaat het om de categorie 'berekenen ritprijs'. In deze categorie gaat het onder meer om het berekenen van de wettelijk geldende ritprijs en gedragingen ter bevordering hiervan zoals het verstrekken van het ritbewijs na afloop van iedere rit.

Artikel 2.5b

In het 2.5b wordt uitgelegd waar het maatregelenprotocol voor bedoeld is. De invulling van de maatregelen die worden opgelegd door de TTO aan aangeslotenen, moeten bijdragen aan de bevordering van de kwaliteit van taxivervoer. Dit moet worden onderbouwd worden afgestemd op de risico's die volgen uit de risicoanalyse.

Artikel 2.5c

Het hoor en wederhoorprotocol dient waarborgen te bevatten dat de aangeslotenen kan reageren op een aan hem opgelegde maatregel, dat dit in behandeling wordt genomen en dat de TTO daar op een correcte wijze mee omgaat.

Artikel 2.5d

Artikel 2.5d bevat de waarborgen die een klachtenprotocol moet bieden en minimale eisen aan de inhoud. Voor het overige is dit uitgewerkt in een uitvoeringsbesluit van het college.

Artikel 2.5e

Dit artikel bevat de minimale waarborgen en minimale inhoud die interne controleprotocol moet bieden. Voorts regelt het de wijze van totstandkoming. Dit protocol regelt de wijze waarop de TTO de aangeslotenen controleert op naleving van de in het reglement gestelde regels.

Het college beoordeelt of de wijze waarop de TTO hierop wil toezien bijdraagt aan de kwaliteit van taxivervoer.

Artikel 2.5f

De risicoanalyse ondersteunt het internecontroleprotocol en het maatregelenprotocol. Een risicoanalyse is een methode waarbij nader benoemde risico's worden gekwantificeerd door het bepalen van de kans dat een dreiging zich voordoet en de gevolgen daarvan.

Op grond van een risicoanalyse kunnen de volgende maatregelen worden genomen:

preventie: het voorkomen dat iets gebeurt of het verminderen van de kans dat het gebeurt;

repressie: het beperken van de schade wanneer een bedreiging optreedt;

correctie: het instellen van maatregelen die worden geactiveerd zodra iets is gebeurd om het effect hiervan (deels) terug te draaien;

acceptatie: geen maatregelen, men accepteert de kans en het mogelijke gevolg van een bedreiging.

Als dit naar oordeel van het college leidt tot aantasting van de kwaliteit van het taxivervoer, dan kan het college ervoor kiezen het reglement af te keuren.

De bedoeling van een risicoanalyse is dat er na de analyse wordt vastgesteld op welke wijze de risico's beheerst kunnen worden, of teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau.

Aan de risicoanalyse worden minimale eisen gesteld omdat hiermee het risico dat de risicoanalyse slecht onderbouwd is, kleiner wordt. De risicoanalyse is aan de hand hiervan beter objectief te beoordelen. Bovendien zijn hiermee de risicoanalyses van de verschillende TTO's onderling goed vergelijkbaar.

Artikel 2.7 Verplichtingen voor een TTO met vergunning

In artikel 2.7 is vastgelegd waar een TTO aan moet voldoen, nadat de vergunning is verleend. Samen met artikel 2.5 tot en met 2.5f en 2.7 a en b vormt dit alle eisen en verplichtingen waaraan een TTO moet voldoen. Hiermee wordt voldaan aan de verplichtingen die de wet ingevolge het bepaalde in artikel 82b Wp 2000 oplegt.

Artikel 2.7 onderdelen a tot en met d

Deze verplichtingen sluiten aan bij de kern van de Taxiverordening en het vergunningstelsel: het verbeteren van de kwaliteit van het taxivervoer Amsterdam en het realiseren daarvan via verplichte groepsvorming. Dit betekent dat de TTO's zorg moeten dragen voor het naleven van het reglement maar ook dat het reglement blijft aansluiten bij de eigen visie en doelstellingen en bij de doelstelling van de verordening: het verbeteren van de kwaliteit van het taxivervoer Amsterdam

Artikel 2.7 onderdeel e

Onder e is vastgelegd dat een TTO voor het bevoegd gezag en derden altijd bereikbaar moet zijn. Dit is bijvoorbeeld nodig om in het geval van calamiteiten contact met de TTO op te kunnen nemen en zodoende benodigde informatie op te kunnen vragen.

Artikel 2.7 onderdeel f

De TTO kan om aan deze verplichting te voldoen zelf voorzien in daklichten en deze verstrekken aan de chauffeurs, of de aangeslotenen in de gelegenheid stellen het daklicht bij een fabrikant te bestellen. In ieder geval moet zowel het daklicht als de informatiekaart voldoen aan de door het college te stellen eisen.

Artikel 2.7 onderdeel i

De verplichte aansluiting bij een geschillencommissie, als genoemd onder d, is opgenomen omdat de Wp 2000 er niet in voorziet dat een TTO als organisatie verplicht is een geschillencommissie te hebben. Dit heeft echter wel een meerwaarde in het geval de klachtafhandeling naar het oordeel van de consument niet naar tevredenheid is. Een geschil volgt in principe op een klacht, als deze klacht niet naar tevredenheid is afgedaan. Een uitspraak over een geschil is bindend.

Artikel 2.7 onderdeel j

Op basis van het bepaalde onder e moet de TTO aangeven welke natuurlijke personen het bestuur vormen, wie er aanspreekpunt is en wie de woordvoerder is. Het aangeven van een aanspreekpunt is van belang omdat het voor de gemeente duidelijk moet zijn welke persoon als contactpersoon fungeert. De woordvoerder is een gemachtigde van de TTO die tevens bevoegd is om uitspraken te kunnen doen namens de TTO.

In alle gevallen is het van belang dat de gemeente erop moet kunnen vertrouwen dat gesproken wordt met iemand die in de betreffende situatie de bevoegdheid heeft om namens de TTO te spreken. Het aanspreekpunt en de woordvoerder kunnen één en dezelfde persoon zijn.

Artikel 2.7, onderdeel k

Deze verplichting leidt er toe dat, indien naar het oordeel van het college, het gedrag van bestuursleden en vertegenwoordigers de kwaliteit van taxivervoer aantast, dit consequenties kan hebben voor de TTO-vergunning. Hun handelen moet getuigen van professionaliteit. Ongepast gedrag van hun kant betekent dat de kwaliteit van taxivervoer mogelijk onvoldoende gewaarborgd is.

Artikel 2.7, onderdeel l

Onderdeel I regelt dat alle aangeslotenen zich privaatrechtelijk binden aan de regels van de TTO. Hierdoor wordt gewaarborgd dat de TTO zich als primair verantwoordelijke voor het gedrag van de aangeslotenen opstelt. De TTO kan maatregelen opleggen indien aangeslotenen zich niet houden aan het reglement. De gemeente controleert in eerste instantie de TTO maar kan de TTO ook aanspreken op het gedrag van de aangesloten chauffeurs.

Artikel 2.7a Meldingsplicht wijzigingen

In 2.7a is de eis opgenomen dat wijziging van gegevens ten opzichte van de gegevens die bij de aanvraag zijn ingediend meteen en uit eigen beweging aan het college moeten worden doorgegeven. Het stellen van deze eis is van belang omdat wijzigingen in de oorspronkelijke gegevens ertoe zouden kunnen leiden dat niet meer voldaan wordt aan één van de criteria genoemd in artikel 2.5. Met het melden van een wijziging in de gegevens wordt de gelegenheid geboden aan het college te onderzoeken of het gaat om een wijziging van ingrijpende aard die wijziging van de vergunning noodzaakt. Wijzigingen van ingrijpende aard zijn wijzigingen die ingrijpen in de bedrijfsvoering zoals een wijziging van bestuurders maar ook een wijziging van visie en doelstellingen. Wijzigingen die voortkomen uit de risicoanalyse en het aanpassen van een intern controleprotocol leiden over het algemeen niet tot een ingrijpende wijziging en daarmee wijziging van de vergunning.

Onderdeel c

Het actief verstrekken van actuele informatie van de bestuursleden is van belang omdat deze bestuursleden op voorhand, maar ook gedurende de looptijd van de vergunning gescreend moeten kunnen worden op hun gedrag. De actualiteit van de aanspreekpunten van een TTO is eveneens van belang, gezien het belang dat de gemeente zekerheid moet hebben dat zij afspraken maakt met de juiste, daartoe bevoegde persoon van de TTO.

Onderdeel d

Het doorgeven van een verandering aan de voorgeschreven kenmerken van daklichten, is van belang om te voorkomen dat er chauffeurs van verschillende TTO's rondrijden met daklichten die nauwelijks te onderscheiden zijn. Tevens is het in het kader van handhaving van belang dat de handhavers op de hoogte zijn door welke TTO's taxivervoer wordt aangeboden.

Onderdeel e

Onder wijzigingen in het bestand van aangeslotenen worden zowel gegevens over nieuw aangesloten chauffeurs bedoeld als het doorgeven van actuele adresgegevens en telefoonnummers van aangeslotenen. Dit is onder meer nodig om in geval van calamiteiten actie te kunnen ondernemen en officiële correspondentie naar het juiste adres te sturen.

Artikel 2.7b Registratieverplichtingen

In dit artikel staat de registratieverplichting van de TTO. De minimale registratievereisten zoals het registreren van relevante gegevens met betrekking tot de TTO zelf, de aangeslotenen, auto's en ritten zijn in nadere regels door het college uitgewerkt. Deze registratie is van groot belang, omdat onder andere aan de hand hiervan de TTO gecontroleerd kan worden of de opgelegde regels goed worden uitgevoerd.

Artikel 2.7c Informatie en rapportageverplichtingen

Artikel 2.7c, eerste lid, onderdeel a

Onderdeel a regelt dat de TTO te allen tijde informatie verstrekt die naar oordeel van het college nodig is voor het uitoefenen van toezicht. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan gegevens over de locatie van een aangesloten chauffeur op een bepaald tijdstip maar ook aan constatering van ernstige overtredingen. Het niet voldoen aan deze eis kan leiden tot sancties voor de TTO.

Artikel 2.7c eerste lid onderdeel b

Het voldoen aan deze verplichting vereist dat een TTO weten waar een aangesloten chauffeur op welk tijdstip is. Een TTO moet deze informatie in het geval van klachten, calamiteiten of op verzoek van de gemeente kunnen overleggen. Dit is van belang voor het kunnen traceren van een aangesloten chauffeur bij klachten of overtredingen die zijn gemaakt. Een chauffeur moet al getraceerd kunnen worden als duidelijk is bij welke TTO deze hoort maar ook enkel op bijvoorbeeld een kenteken. Kenmerken van het voertuig moeten voor de TTO ook kunnen leiden tot een match. Zonder deze verplichting is het voor zowel TTO als gemeente niet mogelijk de kwaliteit van het taxivervoer te bewaken. Het staat de TTO vrij te kiezen op welke wijze zij de informatie verkrijgt.

Artikel 2.7c, eerste lid onderdeel c

De TTO moet periodiek aan het college verantwoording afleggen over haar prestaties. Aan deze rapportages en de frequentie waarmee deze moeten worden overgelegd kunnen nadere eisen worden gesteld door het college. Deze rapportages moeten het college nader inzicht verschaffen in de TTO en haar aangeslotenen.

Artikel 2.7c eerste lid onderdeel d

Onder d is opgenomen dat TTO's verplicht zijn om binnen de organisatie audits te laten uitvoeren. Een audit is bedoeld om na te gaan of een TTO de reglementen op orde heeft en of de processen binnen de TTO uitgevoerd worden conform het reglement. Het college kan hieromtrent nadere eisen stellen.

Artikel 2.8 Standplaatsmanagement

Artikel 2.8 maakt onderscheid tussen standplaatsen waar het sluiten van een overeenkomst ook verplicht is en standplaatsen waar het college kan besluiten dat een overeenkomst verplicht is. De standplaatsen waarvoor het sluiten van een overeenkomst zonder meer verplicht is, zijn opgenomen in bijlage 3. Dit zijn de standplaatsen waar de belasting als zeer groot wordt ervaren.

De overeenkomst gaat over de wijze waarop de TTO's toezien op de aangeslotenen op de standplaatsen. Op deze wijze wordt gewaarborgd dat een TTO investeert in bevorderen van de kwaliteit van taxivervoer op deze standplaatsen.

Voor die standplaatsen waar het verplicht is een overeenkomst te sluiten, wordt de vergunning pas geldig en kan dus pas van de standplaats gebruik gemaakt worden als de overeenkomst is gesloten.

Het nakomen van de overeenkomst is onderdeel van handhaving op de vergunning. Indien de TTO de gemaakte afspraken niet nakomt, kan besloten worden de overeenkomst te ontbinden. Daardoor hebben de aangeslotenen van die TTO ook geen recht meer om op de standplaats waar de overeenkomst over ging, taxivervoer aan te bieden. De invulling van de overeenkomst wordt nader bepaald met de TTO's en kan per standplaats verschillen. Een vergunning kan hierdoor worden afgegeven voor bepaalde standplaatsen in de stad.

Artikel 2.9 Looptijd TTO-vergunning

De looptijd van een vergunning is in dit artikel op drie jaar gesteld. Gelet op het feit dat de situatie met TTO's voor zowel de markt als de gemeente nieuw is en gelet op de met de vergunning gepaard gaande administratieve lasten is voor deze periode gekozen. Het is onvermijdelijk dat er een situatie komt die vraagt om aanpassing van de regelgeving. De verwachting is echter dat het een aantal jaar zal duren voordat inzichtelijk is op welke punten de regelgeving aangepast moet worden. Het college krijgt de mogelijkheid van de looptijd van drie jaar af te wijken. Het zou ook kunnen dat in individuele gevallen besloten wordt tot het stellen van een kortere (of langere) looptijd. Het ligt in de lijn der verwachting dat op termijn en bij gebleken goede evaluaties de vergunningen een langere looptijd krijgen.

Artikel 2.10 Bijzondere gronden voor wijziging, schorsing of intrekking TTO-vergunning

Dit artikel regelt dat het college een vergunning kan wijzigen (bijvoorbeeld aanscherpen van voorschriften), schorsen (voor een bepaalde duur intrekken) of intrekken (definitief intrekken, zonder terugwerkende kracht). Ingevolge het vijfde lid van artikel 82b Wp 2000 zijn eveneens artikel 6, vierde en vijfde lid, en artikel 99, eerste lid, onderdeel c, en tweede lid van overeenkomstige toepassing (Wet Bibob).

Artikel 2.10 eerste lid onderdeel a

In het eerste lid, onder a, is voor die situaties dat om wat voor reden dan ook niet meer voldaan wordt aan de toegangseisen om voor de vergunning in aanmerking te komen. Veelal ligt hier een wijziging in de organisatie of uitvoering van de TTO aan ten grondslag.

Artikel 2.10 eerste lid onderdeel b

Op grond van artikel 2.7a heeft de TTO meldingsplichten om wijzigingen door te geven. Deze wijzigingen kunnen ertoe leiden dat ofwel niet meer wordt voldaan aan de toegangseisen, in dat geval is het eerste lid, onderdeel a van toepassing. Ofwel de TTO niet meer bijdraagt aan de verbetering van kwaliteit van het taxivervoer Amsterdam, of andere voorschriften of beperkingen, in dat geval is artikel 1.5 van toepassing. Ofwel en daar ziet artikel 2.10, eerste lid, onderdeel b, op, sprake is van een wijziging waardoor de situatie niet meer overeenkomt met de vergunde situatie. In dat geval is er voor een andere situatie vergund en moet opnieuw onderzocht worden of nog wordt voldaan aan alle vereisten, voorschriften en beperkingen.

Wijzigingen die voortkomen uit de risicoanalyse en het aanpassen van een intern controleprotocol leiden over het algemeen niet een dusdanige wijziging van de situatie waarvoor vergunning is verleend, dat hiervoor een wijziging, intrekking of schorsing noodzakelijk is.

Artikel 2.10 tweede lid

In het tweede lid is vastgelegd dat, het college de TTO gedurende een bepaalde periode in de gelegenheid kan stellen alsnog te voldoen aan de betreffende verplichting. Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een TTO die tijdelijk onder de 100 aangesloten chauffeurs of 50 beschikbare auto's terecht komt, meteen van de markt af moet.

Paragraaf 4 Taxxivergunning

Ingevolge het bepaalde in het derde lid van artikel 82b Wp 2000 worden bij gemeentelijke verordening regels gesteld over de eisen aan en de verplichtingen van vervoerders en bestuurders van de in het eerste lid van artikel 82b Wp 2000 bedoelde auto's.

Artikel 2.12 Toelatingseisen chauffeur

Artikel 2.12 eerste lid

Onder het eerste lid is vastgelegd aan welke eisen een chauffeur moet voldoen om in aanmerking te komen voor een Taxxivergunning.

Artikel 2.12 eerste lid onderdeel b

Onder b is geregeld dat een chauffeur over een geldig rijbewijs moet beschikken. Het aanvragen van een Taxxivergunning met een geschorst, ingetrokken, ingehouden of ingenomen rijbewijs is dus niet mogelijk. In principe zou volstaan kunnen worden met een afschrift van een rijbewijs. Het college zal echter in het geval van twijfel over de juistheid van het document kunnen verlangen dat de chauffeur het originele rijbewijs toont.

Artikel 2.12 eerste lid onderdeel c

Onder c is opgenomen dat een chauffeur over een geldige chauffeurskaart beschikt. Hiermee wordt voorkomen dat een niet-taxichauffeur of een taxichauffeur met een geschorste landelijke chauffeurskaart in aanmerking zou kunnen komen voor een Taxxivergunning. Ook hier zou in principe volstaan kunnen worden met een afschrift, waarbij in geval van twijfel verzocht zal worden om het origineel. Overigens wordt in die

gevallen waar de chauffeur nog niet beschikt over een chauffeurskaart, ook de chauffeurspas bedoeld.

Artikel 2.12 eerste lid onderdeel d

Onder d is geregeld dat een chauffeur bij indiening van de aanvraag voor een Taxxivergunning beschikt over een Amsterdams CCV certificaat (dan wel SVON-certificaat). Met het overleggen van een afschrift van dit certificaat kan tegelijkertijd met het aanvragen van de Taxxivergunning de ontheffing medegebruik lijnbusbaan/-strook voor taxi's (TBO) aangevraagd worden. Deze ontheffing is noodzakelijk om de consument goed te kunnen bedienen. Zonder deze ontheffing zal namelijk eerder omgereden moeten worden hetgeen de consument onnodig op kosten jaagt. Een kopie van het certificaat is in principe voldoende, waarbij het college in geval van twijfel alsnog kan vragen om het origineel.

In het geval er sprake is van een situatie dat de Taxxivergunning geweigerd wordt kan – afhankelijk van de weigeringsgrond voor de Taxxivergunning - nog steeds een TBO worden aangevraagd. De chauffeur kan dan weliswaar geen taxivervoer aanbieden op de Amsterdamse opstapmarkt (in de aangewezen gebieden), maar kan de TBO wel gebruiken indien hij op de bel- en/of contractmarkt wil werken.

Artikel 2.12 eerste lid onderdeel e

Onder e is vastgelegd dat de chauffeur een geldige ondernemersvergunning heeft.

Artikel 2.12 eerste lid onderdeel f

Onder f is de eis opgenomen dat een chauffeur zich bij een TTO moet hebben aangesloten, die in het bezit is van een geldige TTO-vergunning. Deze aansluiting kan op verschillende manieren plaats vinden. Zo zou er sprake van kunnen zijn dat aangeslotene een lid of werknemer is van de TTO, of een overeenkomst met de TTO is aangegaan. Afhankelijk van de rechtsvorm is de juridische constructie anders. In alle gevallen zal de TTO echter aangesproken worden op het gedrag van de aangeslotene.

Artikel 2.12 eerste lid onderdeel g

Onder g is vastgelegd dat de chauffeur die in een periode van twee jaar voorafgaand aan de aanvraag zich zodanig heeft gedragen dat deze, naar oordeel van het college, de kwaliteit van taxivervoer heeft aangetast of naar verwachting (gelet op het gedrag van de afgelopen twee jaar) zal aantasten, niet in aanmerking komt voor een Taxxivergunning. Te veel klachten en/of overtredingen kunnen hiertoe leiden. Het doel van deze bepaling is het zo veel mogelijk voorkomen dat slechte chauffeurs de markt betreden. De terugkijktermijn van twee jaar is gekozen, om de chauffeur de tijd te geven het gedrag te herstellen en later alsnog weer een aanvraag te kunnen doen. Een langere periode zou disproportioneel zijn. De verwachting is dat het weren van chauffeurs die zware misdrijven hebben begaan wordt afgedekt door de verplichting een VOG te overleggen, waarbij vijf jaar wordt teruggekeken. Een kortere periode zou geen recht doen aan de problemen die het slechte gedrag van taxichauffeurs veroorzaken.

Artikel 2.12 tweede lid

Het tweede lid regelt dat de vervoerder waar de chauffeur voor rijdt een geldige ondernemersvergunning moet hebben, in die gevallen waarin de chauffeur niet zelf in bezit is van een ondernemersvergunning en zich heeft aangesloten bij een vervoerder. Dit is om zekerheid te hebben dat de chauffeur zich heeft aangesloten bij een goedgekeurde vervoerder

Artikel 2.12 derde lid

Het derde lid regelt dat een chauffeur bij de aanvraag een goed gelijkende pasfoto moet overleggen. Deze foto wordt gebruikt op de Taxxiraamkaart die tevens dient als bewijs voor de ontheffing medegebruik lijn-/busbaan. Aan de hand van de foto op het document kan vergeleken worden of dit dezelfde persoon is als degene die taxivervoer aanbiedt.

Artikel 2.13 Bijzondere weigeringsgronden Taxxivergunning

In aanvulling op de algemene weigeringsgrond als bedoeld in artikel 1.3 zijn in dit artikel de bijzondere weigeringsgronden opgenomen.

De weigeringsgrond is geformuleerd als een 'kan-bepaling' opgenomen hetgeen de discretionaire bevoegdheid van het college weergeeft.

Artikel 2.13 onderdeel a

Onder a is sprake van het kunnen weigeren van de vergunning indien is gebleken dat de chauffeur geen vaste woon- of verblijfplaats heeft. Hierdoor kan het college handhaving onvoldoende uitvoeren.

Artikel 2.13 onderdeel b

Het bepaalde onder b biedt de mogelijkheid een Taxxivergunning te weigeren indien op voorhand aannemelijk is dat de vervoerder waar de chauffeur voor rijdt zich niet houdt aan de geldende wettelijke bepalingen. De basiselementen die moeten leiden tot kwalitatief goed taxivervoer zijn dan niet aanwezig. Op deze wijze zijn ook vervoerders verplicht zich zodanig te gedragen dat zij kunnen bijdragen aan de kwaliteit van taxivervoer.

Artikel 2.13 onderdeel c

Met het bepaalde onder c wordt voorkomen dat een Taxxivergunning wordt verleend terwijl er sprake is van een redelijk vermoeden dat de chauffeur in kwestie een misdrijf heeft gepleegd welke de kwaliteit van het taxivervoer ernstig aantast.

Een gestarte VOG-procedure geeft aan dat het gerechtvaardigd is een dergelijke chauffeur vooralsnog niet toe te laten tot de Amsterdamse opstapmarkt. De aanvraag kan gedurende een redelijke termijn worden aangehouden in afwachting van de VOG. Mocht de VOG alsnog over worden gelegd dan zal de Taxxivergunning eveneens kunnen worden verleend.

Indien na vergunningverlening blijkt dat de chauffeur was verzocht om een nieuwe VOG en hij deze heeft verzuimd te overleggen, kan op basis van het bepaalde in artikel 1.5, onderdeel a, de vergunning worden ingetrokken (onjuiste gegevens).

Artikel 2.14 Verplichtingen voor een chauffeur met een Taxxivergunning

In dit artikel en in de ingevolge dit artikel gestelde nadere regels, wordt het gedrag beschreven dat van de chauffeur wordt verwacht. Het gaat hierbij in principe om gedrag van de chauffeur binnen werktijd, maar er zijn ook situaties denkbaar waarbij overtredingen of misdrijven gepleegd buiten werktijd, meegerekend worden. Daarbij kan onder meer gedacht worden aan situaties waar een mededeling Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer wordt opgemaakt of bijvoorbeeld sprake is van een zedendelict. Dit artikel richt zich expliciet tot de houder van de Taxxivergunning, de chauffeur. In die zin ligt in dit artikel een rechtstreekse relatie tussen gemeente en chauffeur. Deze relatie is met name bedoeld om snel te kunnen ingrijpen bij overtredingen van gewenst gedrag, welke de veiligheid van individuen kunnen aantasten, die de verkeersveiligheid in gevaar brengen of die zodanig de kwaliteit van het taxivervoer aantasten dat de betrouwbaarheid en geloofwaardigheid in het geding komen. 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 de gemeente hier primair op zal handhaven. Dit doet overigens niets af aan de rol van de TTO's: als de TTO een overtreding van een aangeslotene constateert of de gemeente een overtreding aan de TTO doorgeeft, hoort deze eveneens privaatrechtelijk in te grijpen en de gemeente van hun handelen op de hoogte stellen.

Alle gedragingen opgenomen in het normen- en waardenprotocol komen ook terug in de door het college te stellen nadere eisen aan de verplichtingen van een chauffeur in het bezit van een Taxxivergunning. Al deze gedragingen zijn opgenomen om als gemeente de mogelijkheid te behouden, op te kunnen treden op het moment dat de kwaliteit van taxivervoer in het geding komt en de TTO geen actie onderneemt, of de situatie vraagt om snel ingrijpen. Uitgangspunt blijft echter dat de TTO in deze gevallen zelf ook optreedt. De TTO zal worden aangesproken in het geval een maatregel van hun zijde (te lang) uitblijft.

Artikel 2.14 eerste lid, onder a

In het eerste lid zijn de globale normen opgenomen waar een chauffeur in het bezit van een Taxxxivergunning aan moet voldoen. De uitwerking van deze normen vindt plaats in de door het college te stellen nadere regels. Deze gedragingen zijn gelijk aan de gedragingen opgenomen in het normen- en waardenprotocol.

Artikel 2.14 eerste lid onder a, onderdeel 1 tot en met 5

Voor de motivering van de onder a t/m e genoemde uitgangspunten wordt verwezen naar de motivering genoemd in deze toelichting bij artikel 2.5, derde lid.

Artikel 2.14, eerste lid, onder b,

Deze bepaling bevat een verplichting die in de praktijk veelal tussen TTO en chauffeur wordt afgesproken. Een chauffeur moet bij de TTO kenbaar maken als er een overtreding is geconstateerd. Hierdoor wordt de TTO de mogelijkheid geboden adequaat op te treden.

Artikel 2.14 tweede lid

Dit lid regelt de bevoegdheid van het college om nadere regels te kunnen stellen aan de gedragingen en verplichtingen van de onder het eerste lid, onder a gestelde eisen. Het gaat hier om een verdere *invulling* van de onder a t/m e genoemde normen.

Artikel 2.14 derde lid

De bevoegdheid van het college om ingevolge dit lid nadere eisen te kunnen stellen, voorziet in de mogelijkheid om *aanvullend* aan de onder het eerste lid gestelde normen, nieuwe normen te kunnen stellen. Mocht blijken dat de normen gesteld onder a t/m e onvoldoende zijn dan vormt dit artikel de basis voor het benoemen van de norm en het verder uitwerken.

Artikel 2.15 Toonplicht

Deze bepaling regelt de toonplicht van de Taxxxiraamkaart, het bewijs van de Taxxxivergunning en de keycard. De toonplicht houdt tegelijkertijd een aanwezigheidsplicht in. Tonen op eerste vordering (dat wil zeggen direct zodra erom wordt gevraagd) is immers alleen mogelijk wanneer deze binnen handbereik is. De reden om te voorzien in deze plicht is het ondersteunen van het toezicht en de handhaving. Zonder inzage in de Taxxxiraamkaart en de keycard is de controle op de naleving niet goed mogelijk. Het niet voldoen aan de toonplicht vormt een zelfstandige overtreding van de verordening. Dit artikel richt zich tot de houder van de Taxxxivergunning, i.c. de chauffeur.

Artikel 2.16 Looptijd Taxxxivergunning

De looptijd van een Taxxxivergunning is in dit artikel op drie jaar gesteld. Gelet op het feit dat de situatie met TTO's voor zowel de markt als de gemeente nieuw is en gelet op de met de vergunning gepaard gaande administratieve lasten is voor deze periode gekozen. Het is onvermijdelijk dat er een situatie komt die vraagt om aanpassing van de regelgeving. De verwachting is echter dat het een aantal jaar zal duren voordat inzichtelijk is op welke punten de regelgeving aangepast moet worden. Het college krijgt de mogelijkheid van de looptijd van drie jaar af te wijken. Het zou ook kunnen dat in individuele gevallen besloten wordt tot het stellen van een kortere (of langere) looptijd. Het ligt in de lijn der verwachting dat op termijn en bij gebleken goede evaluaties de vergunningen een langere looptijd krijgen.

Artikel 2.17 Bijzondere gronden voor schorsing of intrekking Taxxxivergunning

In aanvulling op het bepaalde in artikel 1.5 is in het eerste lid de schorsing en in het tweede lid de intrekking van de Taxxxivergunning opgenomen. Het gaat in het eerste en tweede lid om een schorsing en intrekking van rechtswege, tegelijk met maatregelen van andere instanties of van de TTO.

Artikel 2.17 eerste lid

De verplichting om de Taxxxivergunning van rechtswege te schorsen of te laten vervallen is van belang, omdat hiermee voorkomen wordt dat deze vergunning in stand blijft terwijl de daaraan ten grondslag liggende documenten blijken te zijn geschorst of ingetrokken. De Taxxxiraamkaart dient ingevolge het bepaalde in artikel 3.4 direct ingeleverd te worden.

Artikel 2.17 eerste lid onderdeel a

In het eerste lid onder a is de schorsing van de Taxxxivergunning opgenomen in het geval het rijbewijs van vergunninghouder is geschorst, ingevorderd, ingehouden of ingenomen. Achterliggende gedachte voor het opnemen van deze bepaling is dat de chauffeur in deze situatie niet mag autorijden en dus ook geen taxivervoer mag aanbieden, zodat consumenten zo min mogelijk aan verkeersveiligheidsrisico's bloot worden gesteld.

Artikel 2.17 eerste lid onderdeel b

Onder b is de schorsing van de Taxxxivergunning opgenomen in het geval de Inspectie Leefomgeving en Transport de chauffeurskaart van vergunninghouder schorst als de ernst van een overtreding van de chauffeur daarom vraagt. Ook hiervoor geldt dat het in het veiligheidsbelang van de consumenten is dat de Taxxxivergunning dan ook wordt geschorst, zodat consumenten niet aan onnodige veiligheidsrisico's worden blootgesteld. Met het schorsen van de chauffeurskaart mag de vergunninghouder in het geheel geen taxivervoer meer aanbieden. Het schorsen van de Taxxxivergunning omdat de chauffeurskaart is geschorst is een logisch gevolg.

Artikel 2.17 eerste lid onderdeel c

Onder c is de tijdelijke intrekking van de TBO genoemd. De Amsterdamse ontheffing medegebruik lijnbusbaan/-strook geeft chauffeurs het recht op de vrije tram-/busbanen in Amsterdam te rijden. Deze tram-/busbanen geven chauffeurs de mogelijkheid consumenten op een snelle en efficiënte wijze door Amsterdam te rijden. Het niet hebben van een dergelijke ontheffing brengt het risico met zich mee dat de kortste route niet gereden kan worden en hierdoor sprake is van een langere ritduur, hetgeen hogere kosten voor de consument met zich meebrengt. In die zin leidt het schorsen van een ontheffing lijnbusbaan/-strook tot het aantasten van de kwaliteit van het taxivervoer, hetgeen direct gevolgen heeft voor de Taxxxivergunning omdat deze voor een gelijke duur dient te worden geschorst.

Artikel 2.17 eerste lid onderdeel d

Onder d is geregeld dat de Taxxxivergunning van de chauffeur wordt geschorst als de TTO de aansluiting met de chauffeur schorst, bijvoorbeeld omdat sprake is van slecht gedrag. Denkbaar is dat de TTO hier een andere naam voor gebruikt, maar deze bepaling strekt er toe te regelen dat, zolang de chauffeur in de ogen van het college geen geldige aansluiting met een TTO heeft (bijvoorbeeld omdat de chauffeur tijdelijk niet mag rijden voor de TTO) er geen sprake kan zijn van het aanbieden van taxivervoer op de opstapmarkt. De Taxxxivergunning wordt daarom van rechtswege geschorst, om niet het risico te lopen dat de chauffeur alsnog onder de vlag van de TTO de weg op gaat.

Artikel 2.17 eerste lid onderdeel e

Onder e is geregeld dat de Taxxxivergunning van een chauffeur die bij een TTO rijdt waarvan de TTO-vergunning is geschorst, tegelijk geschorst wordt. In deze bepaling komt tot uitdrukking dat het schorsen van een TTO-vergunning verregaande consequenties heeft voor de aangeslotenen. Een TTO die geschorst is mag op dat moment geen enkele aangeslotene laten rijden.

Artikel 2.17 eerste lid onderdeel f

Onder f wordt geregeld dat een chauffeur die een ontzegging besturen motorrijtuigen opgelegd heeft gekregen niet alsnog via de Taxxxivergunning taxivervoer kan aanbieden. Dit is vergelijkbaar met het rijbewijs, dat onder a is genoemd.

Artikel 2.17 tweede lid

In het tweede lid wordt geregeld dat de Taxxxivergunning onder bepaalde omstandigheden van rechtswege ingetrokken wordt.

Artikel 2.17 tweede lid onderdeel a t/m e

Het bepaalde in a tot en met e is hierbij vergelijkbaar met de schorsingen uit het eerste lid.

Artikel 2.17 tweede lid onderdeel f

Onder f wordt geregeld dat de chauffeur niet meer over een Taxxxivergunning kan beschikken, als hij niet kan aantonen over een vaste woon- of verblijfplaats te beschikken.

Het niet voldoende herleidbaar zijn van de chauffeur is reden om te betwijfelen of de chauffeur de kwaliteit van taxivervoer nastreeft. Het hebben van een vaste woon- of verblijfplaats is überhaupt een vereiste om voor vergunningverlening in aanmerking te komen. Het ligt in de rede dat het niet kunnen aantonen dat nog steeds aan deze vereiste wordt voldaan, tot gevolg heeft dat de vergunning van rechtswege is ingetrokken.

Artikel 2.17 derde lid

In het derde lid is opgenomen dat het college de Taxxivergunning kan intrekken als aannemelijk wordt gemaakt dat de vervoerder waar de chauffeur voor werkt niet voldoet aan de wettelijke eisen. De kans is te groot dat hierdoor de kwaliteit van taxivervoer aangetast wordt.

Artikel 2.17 vierde lid

In het vierde lid is opgenomen dat de Taxxivergunning kan worden geschorst of ingetrokken als de chauffeur naar oordeel van het college de kwaliteit van taxivervoer aantast. Dit lid is opgenomen om te voorzien in die situaties, die dusdanig ernstig zijn en daarmee de kwaliteit van het taxivervoer aantasten maar waar de verordening en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten nu niet in voorzien. Om die reden zal toepassing van dit lid altijd moeten worden onderbouwd.

Artikel 2.17 vijfde lid

In het vijfde lid wordt geregeld dat het college de vergunninghouder onverwijld van de opheffing van de schorsing op de hoogte stelt. Dit kan betekenen dat er sprake is van een schriftelijke maar ook mondelinge mededeling. In ieder geval zal de chauffeur weer willen beschikken over de ingenomen Taxxiraamkaart en is het denkbaar dat naar aanleiding van een telefonisch contact de Taxxiraamkaart door chauffeur wordt opgehaald, dan wel dat de pas wordt toegezonden.

Hoofdstuk 3 Handhaving

Artikel 3.1 Strafbepalingen

De aanhef van artikel 3.1 bepaalt dat het niet-naleven van de in dit artikel genoemde voorschriften of beperkingen die aan een vergunning zijn verbonden, een strafbaar feit opleveren. Deze bepaling is noodzakelijk aangezien de Wet op de Economische Delicten in artikel 1, onder 4° de tekst bevat: 'voor zover aangeduid als strafbare feiten'. Dit brengt met zich mee dat deze feiten ook als zodanig in de verordening zullen moeten worden aangeduid.

Artikel 3.1 geeft verder een opsomming van de voorschriften op overtreding waarvan straf is gesteld. Deze opsomming is uitputtend. Wanneer een bepaling niet is genoemd in artikel 3.1 kan deze ook niet strafrechtelijk worden gehandhaafd. Dat laat onverlet dat bestuursrechtelijke handhaving wel mogelijk is. De uitzondering voor overtredingen die ingevolge een andere wettelijke regeling als strafbare gedraging gesanctioneerd worden is opgenomen omdat het college in nadere regels eisen kan stellen aan het gewenste gedrag van de chauffeur. Dit brengt het risico met zich mee dat in de uitwerking hiervan ook gedragingen worden opgenomen welke op reeds zichzelf strafbaar zijn gesteld (rijden zonder geldig rijbewijs). In die situaties is het niet mogelijk een sanctie als bedoeld in de Wet op de Economische Delicten op te leggen.

Artikel 3.2 Bestuursrechtelijke maatregelen en sancties aan TTO

Artikel 3.2 eerste lid

Het eerste lid regelt dat naast de strafsanctie die ingevolge de WED opgelegd kan worden overtreding van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 2.5 tot en met 2.5f en 2.7 tot en met 2.7c eveneens gesanctioneerd kan worden met een aantal reparatoire maatregelen en sancties variërend van een waarschuwing tot het uiteindelijk intrekken van de vergunning. De toepassing van de maatregelen genoemd onder b t/m d zal verder uitgewerkt worden in het handhavingbeleid.

Artikel 3.2 eerste lid onderdeel a

Onder a is aangegeven dat gesanctioneerd kan worden met een waarschuwing. Op het moment dat door het college geconstateerd wordt dat de TTO de opgelegde voorwaarden en/of voorschriften niet of onvoldoende naleeft dan wel de aangeslotenen van de TTO zich niet aan de gestelde regels houden, kan een waarschuwing worden gegeven. De TTO wordt dan geattendeerd op de gemaakte overtredingen met het doel dat zij op korte termijn verbetering laat zien.

Artikel 3.2 eerste lid onderdeel b

Onder b is de maatregel opgenomen dat door het college verzocht kan worden om audits in het geval de TTO in onvoldoende mate bijdraagt aan het bevorderen van de kwaliteit van taxivervoer. Deze audits worden als onderdeel van de sanctieprocedure opgelegd. Deze maatregel is dan blijkbaar nodig als onderdeel van een stappenplan om de kwaliteit van taxivervoer te verbeteren.

Artikel 3.2 eerste lid onderdeel c

Indien verbetering uit blijft kan verzocht worden een verbeterplan op te stellen. Dit verbeterplan zal aan het college voorgelegd worden zodat bekeken kan worden of daarmee het gewenste effect, het tegengaan van de geconstateerde problemen, kan worden bereikt.

Artikel 3.2 eerste lid onderdeel d

Onder d wordt de situatie aangegeven dat een TTO en/of haar aangeslotenen zodanig gedrag blijven vertonen dat deze van bepaalde standplaatsen uitgesloten kan worden. Het zal hierbij onder meer gaan om de twee meest lucratieve standplaatsen, te weten Centraal Station en Leidseplein. Een dergelijke uitsluiting zal over het algemeen een tijdelijk karakter hebben omdat deze is bedoeld om de TTO in de gelegenheid te stellen de organisatie en haar aangeslotenen op orde te krijgen. In de tussentijd kunnen zij met hun gedrag op de overige standplaatsen aantonen in hoeverre zij alsnog het gewenste gedrag kunnen tonen, teneinde de kwaliteit van taxivervoer te waarborgen. Is dit gedrag onvoldoende voor kwalitatief goed taxivervoer, dan kan alsnog worden overgegaan tot andere maatregelen.

Artikel 3.2 eerste lid onderdeel e

De schorsing van de vergunning als genoemd onder e is een maatregel die grote consequenties heeft voor zowel de TTO als de aangeslotenen. De aangeslotenen mogen gedurende de schorsingsperiode van de TTO geen taxivervoer aanbieden op de aangewezen weggedeelten. Schorsing zal, gelet op de zwaarte van de sanctie, niet zo maar worden toegepast. Indien sprake is van schorsing is dit echter wel een duidelijk signaal voor de TTO dat zij het eigenlijk al te ver heeft laten komen.

Artikel 3.2 eerste lid onderdeel f

Onder f is de intrekking van de vergunning genoemd. Dit is de zwaarste sanctie die kan worden opgelegd. De TTO verliest de vergunning en de bestuursleden kunnen vijf jaar lang geen plaats meer nemen in het bestuur van een andere TTO (artikel 2.5, eerste lid, onderdeel h). De aangesloten chauffeurs zijn hun vergunning kwijt en moeten zich bij een andere TTO aansluiten om opnieuw vergunning aan te kunnen vragen

Artikel 3.2 tweede lid

In het tweede lid wordt aangegeven welke overwegingen ten grondslag kunnen liggen aan de onder het eerste lid genoemde maatregelen en sancties. Deze overwegingen zijn niet-limitatief opgesomd.

Artikel 3.2 tweede lid onderdeel a

Zo is onder a bepaald dat rekening gehouden wordt met het soort en aantal overtredingen begaan door de TTO. Het gaat hierbij onder andere om het niet op orde hebben van de klachtenbehandeling of andere registratiegegevens. Ook het aantal overtredingen per soort zijn relevant.

Artikel 3.2 tweede lid onderdeel b

Onder b gaat het om het soort en aantal overtredingen begaan door de aangeslotenen en de maatregelen (door de TTO en/of gemeente) en sancties (door gemeente) die als gevolg daarvan zijn opgelegd.

Artikel 3.2 tweede lid onderdeel c

Ook is van belang hoe vaak er sprake is van het herhalen van overtredingen binnen een periode van één jaar. Hiermee wordt bedoeld dat na constatering van een overtreding over een termijn van één jaar terug gekeken wordt. Bij iedere geconstateerde overtreding zal dit bekeken worden. Het totaal aantal overtredingen (waarbij het om verschillende overtredingen kan gaan) binnen één jaar is bepalend voor de uiteindelijk op te leggen maatregel.

Artikel 3.2 tweede lid onderdeel d

Onder d wordt vervolgens ingegaan op de gelijkwaardigheid van de door de TTO aan aangeslotenen opgelegde maatregelen ten opzichte van de geconstateerde overtredingen. Zo zou sprake kunnen zijn van het opleggen van, naar het oordeel van het college, te lichte maatregelen in verhouding tot de door aangeslotenen begane overtredingen.

Artikel 3.2 tweede lid onderdeel e

Onder e wordt tot uitdrukking gebracht dat de wijze van optreden van de TTO naar aanleiding van de geconstateerde overtredingen, eveneens van belang is. Door snel (en adequaat) te handelen geeft de TTO aan haar positie, als eerstverantwoordelijke voor het gedrag van haar aangeslotenen, serieus te nemen.

Artikel 3.3 Bestuursrechtelijke maatregelen en sancties chauffeurs

In dit artikel zijn de bestuursrechtelijke sancties voor chauffeurs en daaraan mogelijk ten grondslag liggende overwegingen opgenomen.

Artikel 3.3 eerste lid

In het eerste lid wordt aangegeven dat sancties kunnen worden opgelegd in het geval er sprake is van overtreding van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 2.12 en 2.14.

Artikel 3.3 eerste lid onderdeel a

Onder a wordt de schorsing van de Taxxxivergunning genoemd. Schorsing betekent dat sprake is van intrekking van de vergunning voor een bepaalde duur. Het is een reparatoire sanctie bedoeld om ervoor te zorgen dat de chauffeur de tijd krijgt om orde op zaken te stellen.

Artikel 3.3 eerste lid onderdeel b

Onder b wordt de intrekking van de Taxxxivergunning genoemd. Een dergelijke intrekking is een reparatoire sanctie maar zal als punitieve sanctie ervaren worden omdat de chauffeur met intrekking van de Taxxxivergunning in Amsterdam geen taxivervoer meer op de opstapmarkt kan aanbieden. De chauffeur zal voor toetreding tot de Amsterdamse opstapmarkt een nieuwe aanvraag moeten doen voor een Taxxxivergunning. In het kader van de toelatingseisen zal bekeken worden of sprake is van een van de in de verordening opgenomen weigeringsgronden.

Artikel 3.3 tweede lid

In het tweede lid is aangegeven dat in het geval er sprake is van schorsing van de Taxxxivergunning het college de chauffeur onder meer kan verplichten tot het volgen van een opleiding. De chauffeur zal deze opleiding zelf moeten bekostigen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan opleidingen op het gebied van straten- of talenkennis. Het initiatief tot het verplicht stellen van een opleiding ligt in eerste instantie bij de TTO. Deze bepaling strekt er toe dat het college kan handelen in het geval de TTO dit nalaat of de opleiding van onvoldoende kwaliteit blijkt te zijn. Het college kan ook besluiten tot het opleggen van andere maatregelen.

Artikel 3.3 derde lid

In het derde lid wordt aangegeven met welke overwegingen, bij toepassing van de in het eerste lid genoemde sancties, het college rekening kan houden. De betreffende

overwegingen zijn niet-limitatief opgesomd. Zo zou bijvoorbeeld aan de overwegingen informatie ten grondslag kunnen liggen welke naar voren is gekomen uit een antecedentenonderzoek bij de politie.

Artikel 3.3 derde lid onderdeel a

Onder a wordt aangegeven dat het soort en aantal overtredingen van de chauffeur wordt betrokken bij de overweging om tot intrekking of schorsing over te gaan. Het gaat hierbij ook om de categorie waarin de overtreding valt.

Artikel 3.3 derde lid onderdeel b

Onder b is de mate van herhaling van het aantal overtredingen binnen een periode van één jaar genoemd. Hiermee wordt bedoeld dat na constatering van een overtreding over een termijn van één jaar teruggekeken wordt. Bij iedere geconstateerde overtreding zal dit bekeken worden. Het totaal aantal overtredingen (waarbij het om verschillende overtredingen kan gaan) binnen één jaar is bepalend voor de uiteindelijk op te leggen maatregel.

Artikel 3.4 Inleveren Taxxiraamkaart

In dit artikel is opgenomen dat de Taxxiraamkaart direct na schorsing of intrekking bij een door het college aan te wijzen persoon dient te worden ingeleverd. Deze bepaling strekt er toe misbruik van de Taxxiraamkaart zo veel mogelijk te voorkomen.

Artikel 3.5 Overige bepalingen

Deze bepaling is opgenomen om ervoor te zorgen dat ook het niet naleven van opgelegde maatregelen en sancties, gesanctioneerd kan worden of strafbaar gesteld als bedoeld in de WED.