

# Taxiverordening 2015–inspraak nota

23 januari 2014

Milieu en Mobiliteit  
Realisatie Mobiliteit

## Inhoud

1. Inleiding .....	3
2. Inspraakreacties.....	4
2.1 inspreker 1 .....	4
2.2. Inspreker 2 .....	4
2.3. Inspreker 3 .....	4
2.4 inspreker 4 .....	5
2.5 inspreker 5 .....	6
2.6 inspreker 6 .....	7
2.7 inspreker 7 .....	9
3. Uitkomst.....	10

## 1. Inleiding

De voorliggende nota inspraak is het resultaat van de inspraak op de concept taxiverordening 2015. De concept taxiverordening is op 28 november 2014 voor inspraak vrijgegeven. Van 28 november 2014 tot en met 9 januari 2015 heeft de concept taxiverordening 6 weken ter inzage gelegen op de website van de gemeente Utrecht en is verstuurd aan een aantal belanghebbenden

In de inspraakperiode zijn per e-mail in totaal 7 reacties ontvangen.

In hoofdstuk 2 treft u een overzicht van de insprekers.

In hoofdstuk 3 staan de uitkomsten voorzien van een reactie.

De inspraaknota wordt samen met de concept taxiverordening 2015 en mogelijke voorstellen voor aanpassing van de verordening voorgelegd aan het college.

## 2. Inspraakreacties

De volgende belanghebbenden hebben gereageerd op de concept taxiverordening 2015.

Inspreker 1, de heer CJ Houtzager  
Inspreker 2, de heer E van Noordijk  
Inspreker 3, anoniem  
Inspreker 4, de heer A. Brandse  
Inspreker 5, de heer M. Ferket  
Inspreker 6, Taxiplatform Regio Utrecht  
Inspreker 7, Stichting Taxikeur Utrecht

### 2.1 inspreker 1

*Inspreker vraagt wanneer er wat gaat gebeuren met standplaats Jaarbeursplein.*

Na vaststelling van de Taxiverordening wordt het taxikeurmerk voor de hele stad uitgerold. De taxikeurmerkstandplaats op het Jaarbeursplein valt hieronder. De taxiverordening geldt voor de gehele stad, dus ook voor het Jaarbeursplein. Het realiseren van een keurmerkstandplaats op het Jaarbeursplein wordt gelijk na vaststelling van de verordening in de raad opgepakt.

### 2.2. Inspreker 2

*Inspreker vraagt wat de meerwaarde is van de taxiverordening 2015. Verder moet de gemeente meer controleren en het Jaarbeursplein voor keurmerkchauffeurs maken.*

Met de taxiverordening 2015 worden voor alle taxistandplaatsen in Utrecht kwaliteitseisen aan chauffeurs gesteld. Hiermee hoopt de gemeente de kwaliteit van het (straat)taxivervoer in de stad te verbeteren. De keurmerkorganisatie controleert of de kwaliteitsregels door vergunninghouders die door het college zijn vastgesteld worden nageleefd. De gemeente maakt hierover afspraken met de keurmerkorganisatie. De gemeente maakt over de frequentie van controle afspraken. De medewerkers van Toezicht en Handhaving handhaven met name op chauffeurs zonder vergunning (volgens de RVV). De taxiverordening geldt voor de gehele stad, dus ook het Jaarbeursplein.

### 2.3. Inspreker 3

*Inspreker heeft de volgende kanttekeningen over de Stichting Taxi Keur Utrecht (STKU) en het Taxi Regioplatform Utrecht (TRU).*

- De tarieven van de STKU zijn hoog*
- er heerst het gevoel dat het bij de STKU alleen om geld gaat*

- *De STKU is corrupt*
- *De leden van de TRU steunen het keurmerk omdat zij vrij zijn van alle kosten*

*Inspreker is een petitie gestart op internet.*

De tarieven van de STKU zijn kostendekkend. De gemeente heeft dit onderzocht. Bij invoering van de taxiverordening 2015 hoort een uitvoeringsbesluit 'kwaliteitseisen keurmerkorganisatie'. Dit besluit wordt na vaststelling van de verordening aan het college voorgesteld. Met dit uitvoeringsbesluit wordt de keurmerkorganisatie verplicht transparant te zijn over haar begroting.

Uit een onafhankelijke evaluatie, uitgevoerd door het bureau Twynstra Gudde 2013/2014, blijkt dat de STKU staat voor de kwaliteitsverbetering van het straattaxivervoer in Utrecht. De stelling dat het de STKU alleen om geld gaat delen wij niet.

De gemeente heeft inzage in de begroting van de STKU. De STKU is daarin transparant. Daarnaast heeft de STKU verantwoording afgelegd over verleende subsidie. De voorwaarden voor de subsidie staan beschreven in de subsidieverordening 2008. De begroting van de STKU is in orde en de verantwoording van de STKU is adequaat. Wij delen niet uw menig dat STKU "corrupt" zou zijn.

De leden van de TRU hebben dezelfde rechten en plichten als elke andere taxichauffeur. De leden van de TRU zijn niet vrij van alle kosten.

In de petitie "wij willen geen Taxikeur Utrecht" wordt gevraagd "om de keurmerkorganisatie eens goed onder de loep te nemen". De gemeente heeft dit reeds gedaan met een onafhankelijke evaluatie van Twynstra Gudde 2013/2014. Daarnaast is de STKU naar de gemeente transparant over haar begroting en verantwoording. De gemeentelijke regie over de keurmerkorganisatie wordt, na het vaststellen van de taxiverordening, met het uitvoeringsbesluit 'kwaliteitseisen keurmerkorganisatie' verstevigd. De keurmerkorganisatie moet zich naar de gemeente verantwoorden over de eisen die in dit besluit worden gesteld. Hiermee hopen wij uw zorg weg te nemen. Wij merken op dat de petitie op 14 januari 2015 in totaal 58 ondertekeningen heeft waarvan 22 anoniem.

De petitie vormt voor ons geen aanleiding om de relatie met de STKU te beëindigen.

## 2.4 inspreker 4

*Inspreker merkt op een groot voorstander te zijn van het keurmerk, maar dat de nieuwe beloften niet haalbaar zijn en niets zullen uithalen in de Utrechtse taxibranche.*

*Inspreker heeft de volgende kanttekeningen:*

*Handhaving. Sinds het begin wordt er niet aan de keurmerkvoorschriften gehouden zoals die beschreven staan op de website van de STKU. STKU doet niets en kan ook niets omdat de regelgeving gehandhaafd wordt door IL&T of gemeente Utrecht. STKU heeft geen juridische mogelijkheid om te handhaven.*

*Herziening taxiwet. Helaas is het mogelijk om zonder vakbekwaamheid een taxibedrijf te beginnen. Inspreker noemt een aantal voorbeeldconstructies.*

*Het begrijpen van de taxiwetgeving en markt. Inspreker merkt op dat mediaberichtgeving niet juist is. De gemeente heeft weinig verstand van de markt. De gemeente ziet de taxibranche als een noodzakelijk kwaad. Inspreker merkt op dat de landelijke wetgeving zou moeten worden aangepast.*

*Tot slot merkt inspreker op dat de STKU moet beginnen met handhaving waarmee niet wordt bedoeld op controles op bijvoorbeeld dekens en brandblussers in de auto.*

De gemeente beoogt met het invoeren van een taxiverordening dat de kwaliteit van het (straat)taxivervoer in Utrecht verbeterd.

#### Handhaving

Er zijn vier partijen die zich richten op handhaving op (straat)taxi's. Dit zijn gemeente, politie, STKU, en IL&T. De gemeente richt zich op de kwaliteit van de individuele chauffeurs. Zij gebruikt daarvoor het uitvoeringsbesluit kwaliteitsregels taxivervoer. De STKU voert deze kwaliteitscontroles (vooraf en achteraf) uit voor de gemeente. De gemeentelijke handhavers controleren of taxi's die op een standplaats staan beschikken over een Utrechtse taxivergunning. Chauffeurs zonder Utrechtse taxivergunning (cq het keurmerk)mogen niet op een taxistandplaats staan. De politie richt zich met name op openbare orde en veiligheid. De inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) ziet erop toe dat chauffeurs in de taxibranche de wettelijke regels naleven. Dit gebeurt door objectinspecties en administratieve controles. Na vaststelling van de verordening neemt het college een besluit over handhavingsbeleid taxi.

#### Herziening taxiwet

De gemeente is niet bevoegd de taxiwet te wijzigen.

#### Berichtgeving in de media

De gemeente heeft geen invloed op de redactie van berichtgeving in de media. De verordening is in samenspraak met de Utrechtse taxibranche vereniging tot stand gekomen. Daarmee hoopt de gemeente relevante marktinformatie in de verordening te hebben verwerkt. De gemeente ziet de taxibranche niet als een noodzakelijk kwaad, maar als een belangrijke schakel in de ketenmobiliteit.

#### Handhaving door keurmerkorganisatie

De STKU verricht haar handhaving door surveillance op de taxistandplaatsen en het inzetten van mystery quests. Met de STKU is afgesproken dat alle kwaliteitsregels worden gecontroleerd.

## 2.5 inspreker 5

*Inspreker benadrukt dat het een wettelijk recht van aanbieders is van straattaxivervoer om waar dan ook rijdend te worden aangehouden door potentiële klanten, en de plicht deze klanten te accepteren, of waar mogelijk dit ook te doen vanuit een parkeerplaats of vanuit tijdelijke stilstand (niet meer dan*

*10 minuten zonder te hinderen) waar het voor een normale auto wettelijk ook is toegestaan te parkeren of stil te staan.*

*Omdat er bij deze regelgeving geen rekening wordt gehouden met de rechten van de groep (keurmerk) chauffeurs (zoals inspreker) die vaak noodgedwongen en fysiek belastend (tot slepende blessures en arbeidsongeschiktheid aan toe) meestal langdurig (rond) moet blijven rijden (omdat de standplaatsen vol staan), is er ook sprake van discriminatie tussen twee groepen, wat ook strijdig is met de wet. Namelijk onderscheid tussen de groep chauffeurs op de standplaatsen die wel klanten mogen accepteren, en de groep chauffeurs rondom de standplaatsen die geen klanten mogen vervoeren.*

Wij zijn het niet met u stelling eens dat het een wettelijk recht is van aanbieders van straattaxivervoer om waar dan ook rijdend te worden aangehouden door potentiële klanten, en de plicht deze klanten te accepteren, of waar mogelijk dit ook te doen vanuit een parkeerplaats of vanuit tijdelijke stilstand (niet meer dan 10 minuten zonder te hinderen) waar het voor een normale auto wettelijk ook is toegestaan te parkeren of stil te staan. Dit is niet in de taxiregelgeving van de Wp2000 vastgelegd. De wetgever / Wp2000 heeft de gemeenten nu juist specifieke wettelijke bevoegdheden gegeven om over dat onderwerp (aanbieden van taxivervoer op de gemeentelijke openbare weg, op welke wijze dan ook) eigenstandige regels te stellen (art. 82 en 82a Wp2000). Zie ook nog art. 82a, tweede lid: De regels kunnen verschillen al naar gelang de locatie waar taxivervoer wordt verricht.

In de gemeente Utrecht mag met invoering van de taxiverordening 2015 alleen straattaxivervoer worden aangeboden door vergunninghouders vanaf aangewezen taxistandplaatsen. Elke taxichauffeur komt in beginsel in aanmerking voor de taxivergunning. De standplaatsen zijn herkenbaar aan het bord E5 met onderbord Keurtaxi Utrecht.

Een taxichauffeur mag parkeren in bestaande parkeervakken. De taxichauffeur moet dan eventueel wel parkeergeld betalen als dat voor die plek geldt. Als een taxichauffeur buiten een taxistandplaats stil staat dan gelden voor hem de regels van de RVV. Als een handhaver een taxichauffeur controleert die stil staat buiten de taxistandplaatsen dan moet de taxichauffeur beschikken over een bewijs (digitaal of analoog) dat een rit besteld is. De gemeente is van mening dat hier geen sprake is van discriminatie.

## 2.6 inspreker 6

*Inspreker valt een aantal zaken op die aandacht behoeven.*

*Er is onduidelijkheid over de handhaving*

*Volgens inspreker is de toelatingsvoorwaarde "aangesloten zijn bij een geschillencommissie" overbodig omdat dit al wordt gevraagd bij de aanvraag van een landelijke taxivergunning.*

*Het is van belang om bij de aanvraag te vragen naar de ondernemingsvergunning of dat loondienstchauffeur kunnen aantonen dat ze voor een onderneming rijden.*

*De taxichauffeur krijgt veel documenten van de gemeente. Mogelijk kunnen documenten worden geïntegreerd.*

*De milieueis van euronormering 5 is te hoog voor de taxibranche. De aanschaf van dergelijk materieel kan de taxibranche financieel niet opbrengen.*

*De klachtenregeling moet breder worden getrokken. In de concepttekst staat dat de klant zijn klacht kan richten tot de onderneming of de keurmerkorganisatie. Graag hierbij het landelijk klachtenmeldpunt betrekken.*

*Inspreker wil graag inzicht hebben in het uitvoeringsbesluit 'kwaliteitseisen keurmerkorganisatie'.*

*In de kwaliteitsregels staat dat de taxichauffeur alleen mag onderhandelen over een lagere prijs dan de taximeterprijs. Bij extra dienstverlening van bijvoorbeeld het meenemen van een fiets, moet het mogelijk zijn een toeslag bovenop het metertarief met de klant overeen te komen.*

*In de toelichting 2d staan een x-aantal gemeenten met naam benoemd waarnaar de taxichauffeur een vervoersplicht heeft als de klant daar naar toe wilt. Waarom geldt dit niet voor andere gemeenten?*

*Om de reiziger maximale kwaliteit en mobiliteit te bieden, betekent dat ook dat taxi's toegang moeten hebben tot nieuwe infrastructuur zoals bijvoorbeeld de nieuwe busterminal*

*Ook moeten er voldoende standplaatsen buiten het centrumgebied komen zoals bijvoorbeeld in Leidse Rijn, station Overvecht, winkelcentra, mobiliteit knooppunten, etc.*

*Daarnaast wil inspreker meer 24 uren standplaatsen (waar het kan) en tijdelijke standplaatsen bij bijvoorbeeld evenementen.*

De handhaving rondom (straat)taxivervoer is beschreven in het handhavingsbeleid taxi. Dit document wordt na vaststelling van de taxiverordening ter besluitvorming voorgelegd aan het college.

U heeft gelijk. De toelatingsvoorwaarde 'aangesloten zijn bij een geschillencommissie' is inderdaad een toelatingsvoorwaarde voor het krijgen van een volledige chauffeurskaart. Het is daarom overbodig dit nogmaals te vragen bij de aanvraag van een Utrechtse taxivergunning. Dit voorstel nemen wij over.

De keurmerkorganisatie vraagt bij de aanvraag voor het keurmerkcertificaat om een nummer van de kamer van koophandel. Daarmee wordt gecontroleerd of de taxichauffeur is aangesloten bij een onderneming.

De taxichauffeur krijgt inderdaad veel documenten. Wij nemen uw suggestie om formulieren mogelijk te combineren mee.

De gemeente hanteert voor taxi's momenteel geen milieueis euronormering 4 of 5.

Er is een subsidieregeling voor taxi's. De taxichauffeur kan met subsidie een auto aanschaffen die voldoet aan de euro 5 normering.



Een klant kan altijd zijn klacht doen bij het landelijk klachtenmeldpunt. Het is wel handig dat er een goede lijn is tussen het landelijk klachtenmeldpunt en de keurmerkorganisatie. Wij geven deze suggestie aan de keurmerkorganisatie mee. Dit hoeft echter niet in de verordening worden vastgelegd.

Wij begrijpen dat u inzicht wilt hebben in de kwaliteitseisen. Als het college het uitvoeringsbesluit “kwaliteitseisen keurmerkorganisatie” heeft vastgesteld publiceren wij deze op de website van de gemeente Utrecht.

Wij zullen uw verzoek over extra tarifiering voor extra dienstverlening overnemen in het uitvoeringsbesluit kwaliteitsregels taxivervoer.

U heeft gelijk dat de vervoersplicht moet gelden naar ook andere gemeenten. Dit artikel wordt verwijderd in de toelichting van het uitvoeringsbesluit kwaliteitsregels taxivervoer.

Wij begrijpen uw wens dat taxichauffeurs toegang moeten hebben tot nieuwe infrastructuur zoals bijvoorbeeld de nieuwe busterminal. Dit is echter een ander besluitvormingsproces (geweest) en kan niet worden geregeld in de taxiverordening.

Met de RVV-besluiten worden de bestaande taxistandplaatsen alleen nog toegankelijk gemaakt voor vergunninghouders. Het inrichten van de openbare ruimte met nieuwe taxistandplaatsen wordt niet met de taxiverordening georganiseerd. Wij zijn ons er van bewust dat belangrijke (OV)knooppunten moeten zijn voorzien van taxistandplaatsen. Een verkenning hiervan gaat de gemeente uitvoeren.

## 2.7 inspreker 7

*Inspreker heeft veel vertrouwen in de voorliggende taxiverordening. Inspreker verwijst naar de zienswijzen van inspreker 6.*

Dit vertrouwen wordt in dank aangenomen.

### 3. Uitkomst

De inspraak heeft geleid tot een wijziging in de verordening inzake artikel 4 lid c. *Aangesloten te zijn bij een geschillencommissie*. Dit lid wordt verwijderd.

In de kwaliteitsregels zal de mogelijkheid worden overgenomen dat een extra dienstverlening als een toeslag bovenop het normale tarief kan worden geheven.

In de kwaliteitsregels wordt de toelichting verwijderd waarin staat dat de taxichauffeur alleen vervoersplicht heeft naar regiogemeenten.