



Jaar 2012
Afdeling 3B
Nummer 148
Publicatiedatum 2 november 2012

Onderwerp

Besluit Nadere regels eisen chauffeurs

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

gelet op het bepaalde in artikel 2.14, tweede en derde lid van de Taxiverordening Amsterdam 2012;

overwegende dat het gewenst is ter waarborging van het bevorderen van de kwaliteit van taxivervoer minimale eisen te stellen aan het gewenste gedrag en de verplichtingen van chauffeurs;

Brengen ter algemene kennis dat zij in hun vergadering van 30 oktober 2012 hebben besloten:

vast te stellen de Nadere regels eisen chauffeurs.

Artikel 1

1. De minimale eisen aan de chauffeur in het bezit van een Taxxivergunning, als bedoeld in artikel 2.14, eerste lid, onderdeel a, bepalen in ieder geval dat de chauffeur:
 - a. beschikt over goede talen- en stratenkennis, een goede kennis van de naam en locatie van de grotere hotels en van de bijzondere gelegenheden in Amsterdam;
 - b. aan de linker- en rechterzijde en aan de binnen- en buitenzijde van de auto waarmee taxivervoer wordt verricht, gegevens verstrekt aan de consument, in ieder geval ten aanzien van de chauffeur en de TTO, conform de nadere eisen van het college;
 - c. taxivervoer aanbiedt met een daklicht dat voldoet aan de eisen gesteld door het college;
 - d. de Taxxiraamkaart van buitenaf zichtbaar achter de voorruit heeft geplaatst van de auto waarmee taxivervoer wordt verricht;
 - e. consumenten vervoert naar de bestemming volgens de voor de consument meest gunstige weg, hetzij via de snelste dan wel de economisch voordeligste route, tenzij de consument anders heeft verzocht;

- f. de aanwijzingen van een ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon die ten doel heeft de kwaliteit van taxivervoer te bevorderen, onverwijld opvolgt;
 - g. geen onnodige geluidssignalen geeft met zijn voertuig.
 2. De minimale eisen aan de chauffeur in het bezit van een Taxxivergunning, als bedoeld in artikel 2.14, eerste lid, onderdeel b, bepalen in ieder geval dat de chauffeur:
 - a. het verkeer op of in de omgeving van de standplaats niet stremt en/of zich op of in de omgeving van de standplaats niet hinderlijk ophoudt;
 - b. het maximum aantal toegestane taxi's op de standplaats niet overschrijdt, zijn voertuig op de daarvoor aangewezen plekken zet en doorrijdt op de standplaats zodra er voldoende plek is;
 - c. op of in de omgeving van de standplaats geen vernielingen of vandalisme pleegt;
 - d. een ander geen toegang tot de standplaats verschaft als hij daar niet toe gerechtigd is;
 - e. op de standplaats in de directe omgeving van zijn taxi blijft;
 - f. de standplaats alleen gebruikt voor het aannemen van ritten.
 3. De minimale eisen aan de chauffeur in het bezit van een Taxxivergunning, als bedoeld in artikel 2.14, eerste lid, onderdeel c, bepalen in ieder geval dat de chauffeur:
 - a. verplicht is consumenten op hun verzoek te vervoeren en staakt geen ritten tenzij dit in redelijkheid niet van de chauffeur kan worden gevergd;
 - b. met andere chauffeurs geen vervoersafspraken maakt die de keuzevrijheid van de consument beperken;
 - c. de consument niet hindert bij het kiezen van een taxi;
 - d. verplicht is consumenten te vervoeren in de taxi van hun keuze;
 - e. niet actief en hinderlijk consumenten werft of laat werven op of in de omgeving van de standplaats.
 4. De minimale eisen aan de chauffeur in het bezit van een Taxxivergunning, als bedoeld in artikel 2.14, eerste lid, onderdeel d, bepalen in ieder geval dat de chauffeur:
 - a. zorg draagt voor een technisch veilige auto;
 - b. een verbaal en non-verbaal correcte houding bij de uitoefening van zijn functie betracht;
 - c. geen ernstig misdrijf heeft gepleegd, waarop een gevangenisstraf van vier jaar of meer is gesteld;

- d. in het verkeer geen ernstig gevaarzettend of asociaal gedrag heeft vertoond, waaronder in ieder geval begrepen wordt dat de politie Amsterdam-Amstelland ten aanzien van de chauffeur geen mededeling heeft opgemaakt voor een (Lichte) Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer, Alcoholslotprogramma of Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer;
 - e. beschikt over de benodigde geldige ontheffingen, vergunningen en vergunningbewijzen om taxivervoer aan te mogen bieden;
 - f. taxivervoer aanbiedt terwijl deze beschikt over een geldig rijbewijs.
 - g. geen enkele vorm van fysiek geweld of bedreigingen hanteert tegen eenieder;
 - h. geen excessieve snelheidsovertreding begaat (> 50 km/u te hard rijden of > 30 km/u te hard rijden bij wegwerkzaamheden);
 - i. in het verkeer ordelijk en verantwoord handelt binnen de grenzen van de bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 gestelde kaders;
 - j. met zijn rijgedrag de consument of andere weggebruikers niet in gevaarlijke situaties brengt of kan brengen.
5. De minimale eisen aan de chauffeur in het bezit van een Taxxivergunning, als bedoeld in artikel 2.14, eerste lid, onderdeel e, bepalen in ieder geval dat de chauffeur:
- a. de consument tegen maximaal het wettelijk geldende tarief vervoert;
 - b. de taxameter of boordcomputer zodanig heeft geplaatst, dat de ritprijs zichtbaar is voor de consument;
 - c. de taxameter of boordcomputer niet manipuleert;
 - d. een bewijs van goedkeuring van de taxameter of boordcomputer beschikbaar heeft;
 - e. de consument niet om fooi of kofferbakgeld verzoekt;
 - f. wisselgeld heeft;
 - g. van iedere rit een ritbewijs verstrekt.
6. In aanvulling op het bepaalde in artikel 2.14, eerste lid, van de verordening dient de chauffeur:
- a. wijzigingen in zijn situatie die relevant zijn voor de geldigheid van de Taxxivergunning onverwijld door te geven aan de TTO en het college;
 - b. verlies of diefstal van de Taxxiraamkaart direct aan het college te melden;

Artikel 2

Deze nadere regels kunnen worden aangehaald als 'Nadere regels eisen chauffeurs'.

Jaar 2012
Afdeling 3B
Nummer 148
Datum 2 november 2012

Gemeente Amsterdam
B&W
B&W-besluit 30 oktober 2012

B&W

Artikel 3

Deze nadere regels treden in werking op 8 november 2012.

Burgemeester en wethouders voornoemd,

A.H.P. Van Gils, secretaris

E.E. van der Laan, burgemeester

Toelichting Nadere regels eisen chauffeurs

Ingevolge het bepaalde in artikel 2.14, tweede lid, van de Taxiverordening Amsterdam 2012 kan het college in nadere regels bepalen welke gedragingen en verplichtingen in ieder geval onder de in het eerste lid gestelde eisen aan chauffeurs vallen. Deze regels zijn dus ter verduidelijking van de algemene regels die al gesteld zijn in de verordening. Het kan echter zo zijn dat een bepaalde gedraging niet als zodanig is uitgewerkt in de nadere regels eisen chauffeur maar wel valt onder één van de in het eerste lid van artikel 2.14 genoemde algemene gedragingen.

Ingevolge het bepaalde in artikel 2.14, derde lid, kunnen eveneens *aanvullende* eisen gesteld worden aan gedragingen of verplichtingen van een chauffeur in het bezit van een Taxxivergunning. Het college zal de gewenste gedraging omschrijven en gemotiveerd aangeven waarom zij menen dat de betreffende gedraging ter bevordering van de kwaliteit van taxivervoer is.

Er is behoefte aan het stellen van nadere regels, omdat door de tijd heen het gedrag van chauffeurs en daarmee de problemen op en in de omgeving van de standplaatsen kunnen veranderen. Het is dan aan het college hier snel en zorgvuldig op te reageren door aanpassingen door te voeren van de nadere regels.

De in artikel 1, eerste lid, onderdeel g, tweede lid, onderdeel f, vierde lid, onderdeel c t/m j en zesde lid onderdeel a en b genoemde gedragingen zijn gedragingen waar de gemeente primair op zal handhaven. Het betreft hier kerntaken van de overheid en/of dusdanig zware overtredingen of misdrijven dat het altijd raakt aan de integriteit en veiligheid van personen in of buiten de taxi en aan openlijke geweldpleging. De TTO zal hier echter wel op kunnen worden beoordeeld. Het hier geschetste gedrag is immers laakbaar en niet wenselijk op de opstapmarkt. Een TTO zal dus veel moeten doen aan preventie en ervoor zorgen dat zijn aangeslotenen zich houden aan de gestelde regels.

Dit betekent overigens niet dat de TTO hier geen enkele bemoeienis mee heeft. De prestaties van de TTO zullen ook aan de hand van deze gedragingen bekeken worden. De TTO heeft dus wel degelijk een rol bij het bestrijden van deze gedragingen (preventie).

Artikel 1

Lid 1

Het eerste lid geeft een verduidelijking op hetgeen gesteld is in de verordening onder artikel 2.14, eerste lid, onderdeel a.

Onder a is bepaald dat aangesloten chauffeurs een bepaalde mate van kennis van in ieder geval de Nederlandse taal, straten, hotels en bijzondere gelegenheden in Amsterdam moeten hebben. De chauffeur moet in staat zijn consumenten en andere betrokkenen netjes te woord te staan en moet in staat zijn om vragen en instructies te begrijpen op een niveau dat vereist is om taxi diensten te kunnen verrichten. Het vereiste niveau van stratenkennis is minimaal vergelijkbaar met de vereisten om in aanmerking te kunnen komen voor de ontheffing medegebruik lijn-/busbaan. Het is aan de TTO om deze kennis op peil te houden. Dit is geregeld in artikel 2.7, eerste lid, onderdeel h.

Onder b is de plicht tot informatieverstrekking aan de binnen- en buitenzijde van het voertuig opgenomen, conform de door het college te stellen nadere regels. Van belang is dat de gegevens die het college verplicht voor de consument zichtbaar zijn zowel aan de linker binnen- en buitenzijde van het voertuig als aan de rechter binnen- en buitenzijde van het voertuig. Het opnemen van deze plicht is van belang omdat op die wijze voor de consument inzichtelijk is wat het normaal geldende tarief zou moeten zijn, welke chauffeur het vervoer verricht en bij welke TTO deze is aangesloten. Deze informatie is van belang in het geval de consument een klacht wil indienen bij het klachtenmeldpunt, welke eveneens duidelijk in de auto moet zijn aangegeven. Ingevolge het bepaalde in artikel 2.7, eerste lid, onderdeel b, heeft de TTO verantwoordelijkheid erop toe te zien dat de betreffende informatiekaart ook daadwerkelijk wordt gebruikt.

Onder c is bepaald dat voor de herkenbaarheid, chauffeurs taxivervoer moeten aanbieden met een daklicht dat voldoet aan de eisen gesteld door het college. Ingevolge artikel 2.7, eerste lid, onderdeel b heeft de TTO eveneens verantwoordelijkheid erop toe te zien dat het juiste daklicht wordt gebruikt. Door in deze nadere regels de verplichting op te leggen tot het gebruik van een daklicht dat voldoet aan de door het college te stellen nadere regels kan de chauffeur ook rechtstreeks door de gemeente worden aangesproken in het geval er geen of van een onjuist daklicht gebruikt gemaakt wordt.

Onder d is opgenomen dat de Taxxxiraamkaart van buitenaf zichtbaar achter de voorruit geplaatst moet zijn. De Taxxxiraamkaart is het bewijs dat de chauffeur beschikt over een geldige Taxxxivergunning en dient tevens als bewijs dat de chauffeur beschikt over een ontheffing medegebruik lijn-/busbaan. Het zichtbaar achter de voorruit plaatsen is voornamelijk voor de handhavers van belang. Zij kunnen zo eenvoudig zien of de chauffeur in de auto ook degene is die ingevolgde de Taxxxiraamkaart vervoer mag aanbieden. Het Taxxxilogo op de Taxxxiraamkaart is echter voor de consument ook een belangrijk herkenningspunt.

Onder e is opgenomen dat een chauffeur altijd de voor de consument meest voordelige route moet nemen, tenzij de consument anders heeft verzocht. Dit is opgenomen om te voorkomen dat er onduidelijkheid ontstaat over wat de term 'omrijden' inhoudt. De consument is hierin leidend: de chauffeur moet voldoen aan de wens van de consument. Het afwijken van deze regel doet afbreuk aan de betrouwbaarheid van het taxivervoer in de stad.

Onder f is expliciet opgenomen dat een chauffeur de aanwijzingen moet opvolgen van een ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon (bijvoorbeeld een serviceteam van de TTO's), die ten doel heeft de kwaliteit van taxivervoer te bevorderen. Het niet opvolgen van aanwijzingen ondergraaft de functie van deze personen. Dit doet afbreuk aan de kwaliteit van taxivervoer.

Onder g valt het gedrag van de chauffeur waarbij deze geen onnodige geluidssignalen met zijn voertuig geeft. Zo leidt het toeteren op en in de omgeving van de standplaats tot grote ergernissen bij omwonenden. Constatering van het herhaaldelijk overtreden van dit voorschrift zal uiteindelijk (moeten) leiden tot maatregelen door de TTO. Bij gebrekkig handelen van de TTO kan ook de gemeente rechtstreeks sancties opleggen.

Lid 2

Het tweede lid geeft een verduidelijking op hetgeen gesteld is in de verordening onder artikel 2.14, eerste lid, onderdeel b.

Onder a valt het gedrag van chauffeurs waardoor sprake is van stremmen van verkeer op of in de omgeving van de standplaats. Zo kan gedacht worden aan het langzaam rijden in afwachting van het mogelijk vrijkomen van een plek op de standplaats. Niet alleen chauffeurs, maar ook andere weggebruikers ondervinden hinder van dit gedrag. De bepaling dat de chauffeur zich op of in de omgeving van de standplaats niet hinderlijk ophoudt betreft situaties waarbij de chauffeur het verkeer misschien niet stremt, maar wel hindert. Dit is o.a. het geval als er sprake is van het buiten de standplaats wachten op consumenten, waardoor er in feite sprake is van een illegale standplaats.

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

Onder c staat aangegeven dat de chauffeur geen vernielingen of vandalisme pleegt op en in de omgeving van de standplaats. Het plegen van vandalisme, bijvoorbeeld het vernielen van een toegangspoort tot de standplaats, doet in ernstige mate afbreuk aan de kwaliteit van taxivervoer. Consumenten en omstanders kunnen zich geïntimideerd voelen en de openbare ruimte krijgt een naargeestige uitstraling. Bovendien geeft de chauffeur met dergelijk gedrag aan zich niet te willen houden aan algemeen geaccepteerde gedragsnormen.

Onder d is vastgelegd dat een chauffeur een ander geen toegang verleent tot een standplaats, indien deze daartoe niet gerechtigd is. Hieronder valt onder meer het openen of open houden van een slagboom om een ander toegang te verschaffen tot de standplaats, het plaatsmaken voor een niet toegelaten chauffeur en het uitlenen van een toegangspas. Het aan anderen toegang verlenen, terwijl dit niet is toegestaan, is een overtreding die ernstige afbreuk doet aan de werking van het taxibeleid. Consumenten moeten erop kunnen vertrouwen dat de chauffeur bij wie ze instappen beschikt over geldige vergunningen en zich houdt aan alle geldende regels. De chauffeur die zichzelf toegang tot de standplaats verschaft zonder dat deze beschikt over de benodigde geldige vergunning, is in overtreding met het bepaalde in artikel 2.3, eerste lid, van de Taxiverordening.

Onder e is geregeld dat de chauffeur op de standplaats in de directe omgeving van zijn taxi moet blijven. Op de standplaats staan chauffeurs in afwachting van een rit. Deze bepaling is opgenomen, om te voorkomen dat chauffeurs in afwachting hiervan gaan samscholen en taxi's onbeheerd achterblijven. Dit is in de eerste plaats intimiderend voor de consument, omdat deze verplicht is de hele groep chauffeurs te benaderen, maar bovendien is het ook onduidelijk omdat er lege taxi's op de standplaats staan. Ook is deze bepaling opgenomen om de doorstroming op de

standplaats te verbeteren. Lege voertuigen kunnen deze doorstroming belemmeren, waardoor chauffeurs tevergeefs wachten om de standplaats te betreden. Tevens geldt dat de chauffeur de taxi niet onbeheerd op de standplaats mag achterlaten om op die wijze goedkoop te parkeren tegen te kunnen gaan. De standplaats is bedoeld om taxivervoer aan te bieden en moet daarom ook zo gebruikt worden. In hoeverre er sprake is van het in de 'directe omgeving' van de taxi blijven, moet van geval tot geval bekeken worden. Van belang is in ieder geval dat het voor een consument in één oogopslag duidelijk is welke chauffeur bij welk voertuig hoort.

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

Lid 3

Het derde lid geeft een verduidelijking op hetgeen gesteld is in de verordening onder artikel 2.14, eerste lid, onderdeel c.

Onder a is opgenomen dat de chauffeur verplicht is consumenten op hun verzoek te vervoeren. De chauffeur moet hierbij verantwoordelijkheid nemen voor de afhankelijke positie waarin de consument verkeert. Hiermee wordt bedoeld dat de chauffeur bij de uitoefening van zijn beroep verantwoordelijkheid neemt voor het feit dat dit beroep de verplichting met zich meebrengt consumenten te vervoeren. Dit, omdat de consument afhankelijk is van de chauffeur om daar te komen waar deze wil zijn. Dit betekent dat een chauffeur geen ritten weigert of staakt. Wel zijn er situaties die tot een uitzondering op de vervoersplicht kunnen leiden. Het gaat dan om situaties die zodanig afwijken van wat in het maatschappelijk verkeer als acceptabel wordt geacht dat de chauffeur *in redelijkheid* van het vervoer van de consument kan afzien. Ten aanzien van levende dieren wordt opgemerkt dat deze in een gemakkelijk draagbare mand, tas of een dergelijk voorwerp die kan worden neergezet of op schoot kan worden gehouden, kunnen worden meegevoerd. Honden kunnen evenwel ook op andere wijze worden meegevoerd, mits kort aangelijnd.

Onder b is opgenomen dat chauffeurs onderling geen vervoersafspraken mogen maken. Dit is bedoeld om te voorkomen dat de keuzevrijheid van de consument wordt beperkt doordat chauffeurs op of in de omgeving van een standplaats onderling gaan bepalen wie welke consument tegen welk tarief mag vervoeren. Dit is in de eerste plaats vervelend voor de consument, omdat dit mogelijk leidt tot hogere prijzen en omdat dit intimiderend over kan komen. Daarnaast is het aan de consument om te bepalen bij welke taxi hij wil instappen en zal de chauffeur zich moeten houden aan het wettelijk geldende tarief. Door vervoersafspraken te maken, worden de basisrechten van een consument geschonden.

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

Onder d is opgenomen dat de chauffeur verplicht is de consument te vervoeren in de taxi naar zijn keuze. Dit vertoont gelijkenissen met de vervoerplicht als genoemd in onderdeel a van dit lid, maar gaat nog iets verder: de consument mag niet geweigerd worden én moet vervoerd worden in de taxi van zijn keuze.

Onder e staat dat een chauffeur niet actief en hinderlijk consumenten mag werven of laten werven op of in de omgeving van de standplaats. Dit ligt in het verlengde van het hinderen van een consument bij het kiezen voor een taxi naar keuze. Hinderlijk werven op of in de omgeving van de standplaats kan intimiderend overkomen en bovendien kan de consument gedwongen worden in een taxi in te stappen die niet zijn voorkeur heeft. Om die reden doet werven van consumenten afbreuk aan de kwaliteit van taxivervoer.

Lid 4

Het vierde lid geeft een verduidelijking op hetgeen gesteld is in de verordening onder artikel 2.14, eerste lid, onderdeel d.

Onder a valt het vervoer in een technisch veilige auto. Hierbij gaat het er om dat de chauffeur taxivervoer aanbiedt in een auto die tijdig een Algemeen Periodieke Kuring (APK) en onderhoudsbeurt ondergaat. Voorts gaat het om het tijdig laten repareren van gebreken.

Onder b gaat het er om dat de chauffeur bij de uitoefening van zijn functie een verbaal en non-verbaal correcte houding betracht. Uitdrukkelijk wordt hiermee bedoeld de houding van de chauffeur ten opzichte van consumenten, ambtenaren in functie en andere door het college aangewezen personen die in opdracht van het college werkzaamheden verrichten met het doel de kwaliteit van taxivervoer te bevorderen. Maar gelet op de rol die een taxichauffeur vervult, mag verwacht worden dat een ieder gevrijwaard blijft van verbaal geweld. Het uiten van verbaal of non-verbaal geweld geeft een gevoel van onveiligheid. Een consument, maar ook een toezichthouder of taxigastheer moet zich te allen tijde veilig kunnen voelen in de nabijheid van de chauffeur. Zo niet, dan is er geen sprake van kwalitatief goed taxivervoer.

Onder c is de eis opgenomen dat de chauffeur geen ernstig misdrijf mag hebben gepleegd. Het gaat hierbij om misdrijven waarop een gevangenisstraf van vier jaar of meer is gesteld (zoals geweld- of zedendelicten). Aansluiting kan worden gezocht bij de door het Centraal Orgaan Verklaring Omtrent het Gedrag (COVOG) gehanteerde beleidsregels en screeningsprofielen voor afgifte van de Verklaring Omtrent het Gedrag.

Onder d zijn gedragingen in het verkeer opgenomen die ernstig gevaarzettend of asociaal zijn. Onder meer gaat het om gedrag waardoor de politie Amsterdam-Amstelland ten aanzien van de chauffeur een mededeling heeft opgemaakt als bedoeld in artikel 130 WVV voor een (Lichte) Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (LEMA/EMA), Alcoholslotprogramma of Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG). Dit zijn maatregelen die ingezet worden bij ernstige verkeersdelicten en -overtredingen. Deze delicten en overtredingen doen in zeer ernstige mate afbreuk aan de veiligheid van consumenten en anderen rond de taxi. Gelet op de verantwoordelijkheid die een chauffeur heeft voor zijn consument (en overige weggebruikers) moet geconcludeerd worden dat dergelijk gedrag de kwaliteit van

taxivervoer in ernstige mate aantast. Hieronder valt eveneens gedrag als bedoeld in artikel 6 van de Wegenverkeerswet (*Artikel 6 WVV: Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat*).

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

Onder f is de eis opgenomen dat de chauffeur moet beschikken over een geldig rijbewijs. Zonder geldig rijbewijs mag niet worden gereden, laat staan dat er taxivervoer aangeboden mag worden.

Onder g is de eis opgenomen dat een chauffeur geen enkele vorm van fysiek geweld of bedreigingen hanteert tegen wie dan ook. Dergelijk gedrag doet in ernstige mate afbreuk aan de kwaliteit van het taxivervoer. Consumenten, ambtenaren in functie en andere door het college aangewezen personen die in opdracht van het college werkzaamheden verrichten met het doel de kwaliteit van taxivervoer te bevorderen (zoals de taxihost), moeten zich te allen tijde veilig kunnen voelen in de nabijheid van de taxichauffeur. De consument moet hier als een breed begrip opgevat worden: eenieder die zich in en rond de taxi bevindt.

Onder h zijn de excessieve snelheidsovertredingen opgenomen, zoals het meer dan 50 km/u te hard rijden of meer dan 30 km/u te hard rijden bij wegwerkzaamheden binnen de bebouwde kom. Dergelijk gedrag tast de kwaliteit van taxivervoer ernstig aan.

Onder i is opgenomen dat de chauffeur in het verkeer ordelijk en verantwoord handelt binnen de grenzen van de van toepassing zijnde wetgeving. Het gaat hierbij onder meer om gedragingen aangaande de verkeersregels die specifiek gelden op de lijnbusbaan/-strook.

Onder j is opgenomen dat de chauffeur met zijn rijgedrag de consument of andere weggebruikers niet in gevaarlijke situaties brengt of kan brengen. Het is denkbaar dat er specifieke situaties zijn, waarbij dusdanig ernstig gedrag vertoond wordt dat de veiligheid niet meer gewaarborgd kan worden. Deze bepaling ziet hier op toe.

Lid 5

Het vijfde lid geeft een verduidelijking op hetgeen gesteld is in de verordening onder artikel 2.14, eerste lid, onderdeel e.

Onder a is opgenomen dat de chauffeur de wettelijk geldende tarieven rekent. Overtreding van deze wettelijke bepaling levert zonder meer een strafbaar feit op en

kan eveneens verregaande consequenties hebben voor de aan de chauffeur verleende Taxxxivergunning.

Onder b is opgenomen dat de taxameter of een boordcomputer zodanig moet zijn geplaatst dat de ritprijs goed zichtbaar is voor de consument. Van belang hierbij is dat de consument te allen tijde kan zien dat de taxameter of boordcomputer daadwerkelijk is aangezet, wat de prijs is van de rit en hoe deze oploopt. Het niet kunnen bekijken van de prijs gedurende de rit kan de consument een zeer oncomfortabel gevoel geven en geeft de chauffeur bovendien ruimte om consumenten op te kunnen lichten. Een en ander is landelijke geregeld maar eveneens opgenomen in de verordening, omdat het college meent dat afwijken hiervan afbreuk doet aan de kwaliteit van taxivervoer en aan dergelijk gedrag in ieder geval consequenties voor de Taxxxivergunning verbonden moeten kunnen worden.

Onder c is geregeld dat de chauffeur de taxameter of boordcomputer niet manipuleert. Het manipuleren van de taxameter is strafbaar maar kan dus ook consequenties hebben voor de Taxxxivergunning.

Onder d is vastgelegd dat de chauffeur een bewijs van goedkeuring van de taxameter of boordcomputer beschikbaar heeft. Op het moment dat er twijfel is over de goedkeuring van de taxameter/boordcomputer kan met het overleggen van een geldig bewijs van goedkeuring deze twijfel direct worden weggenomen. Een goedgekeurde taxameter/boordcomputer garandeert het hanteren van het juiste tarief.

Onder e is gesteld dat een chauffeur de consument niet om fooi of kofferbakgeld mag vragen. Ook het vragen van extra geld om bijvoorbeeld een hond te vervoeren, valt hieronder. Een consument kan dit als zeer vervelend en soms zelfs dwingend ervaren. Het blijft mogelijk om op basis van een vrijwillige overeenkomst tussen consument en chauffeur deze zaken wel in rekening te brengen.

Onder f is bepaald dat de chauffeur moet beschikken over wisselgeld. Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat de chauffeur de consument meer geld in rekening brengt onder het voorwendsel dat hij geen wisselgeld heeft. Op deze manier zou de consument alsnog financieel benadeeld worden, wat onwenselijk wordt geacht.

Onder g is geregeld dat de chauffeur van iedere rit een ritbewijs moet overleggen. Dit is van belang voor de consument om na te kunnen gaan bij wie hij in de auto heeft gezeten, waar hij met eventuele klachten terecht kan en waar het tarief op gebaseerd is. Zonder dit ritbewijs kan de consument het gevoel krijgen opgelicht te zijn. Ingevolge het bepaalde in artikel 2.7, eerste lid, onder j moet het ritbewijs voorzien zijn van naam en contactgegevens van de TTO.

Lid 6

Het zesde lid geeft een aanvulling op hetgeen gesteld is in de verordening onder artikel 2.14, eerste lid.

Onder a is opgenomen dat een chauffeur wijzigingen in zijn situatie die relevant zijn voor de Taxxxivergunning onverwijld doorgeeft aan het college. Dit kan betrekking hebben op het niet meer voldoen aan voorwaarden voor de Taxxxivergunning maar ook op overtredingen die de chauffeur heeft begaan, waardoor de Taxxxivergunning

mogelijk geschorst of ingetrokken moet worden. Het is van belang dat deze informatie het college zo snel mogelijk bereikt, omdat consumenten er anders niet op kunnen vertrouwen dat alle chauffeurs voldoen aan de regels.

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