

Datum
18 december 2018

Registratienummer
DSB/ 2018.438
RIS301429

Voorstel van het college tot Vaststelling van de Verordening tot wijziging van de Taxiverordening Den Haag 2014 in verband met de vergunningtermijn

Toelichting

In oktober 2011 is de aangepaste Wet Personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) in werking getreden met als doel de kwaliteit van het taxivervoer op de 'opstapmarkt' (standplaatsen en aanhouden op straat) te verbeteren. Een kernelement van de aanpassing was *het introduceren van gemeentelijke bevoegdheden* om - in aanvulling op de landelijke regels - kwaliteitseisen aan het lokale straattaxivervoer te kunnen stellen. Voor enkele grote steden (waaronder Den Haag) werd de mogelijkheid van groepsvorming via Toegelaten Taxi Organisaties (hierna: TTO's) geïntroduceerd als extra kwaliteitsverbetering en -borging en om de problemen op het gebied van onder andere de hoge instroom van chauffeurs, de onderlinge opstootjes en de onoverzichtelijkheid van de markt het hoofd te kunnen bieden. Belangrijke veronderstelling achter het model van groepsvorming is dat voor consumenten identificeerbare groepen zich ten opzichte van elkaar onderscheiden en reputaties opbouwen, zodat consumenten hun gedrag hierop gaan afstemmen en er concurrentie ontstaat.

Op basis van de Wp2000 heeft de gemeente Den Haag in mei 2014 de Taxiverordening Den Haag, RIS 259727, (hierna: Taxiverordening) ingevoerd. Uitgangspunt van deze verordening is zelfregulering van de straattaxibranche. Het aanbieden van straattaxivervoer vanaf standplaatsen en op de weg is voorbehouden aan TTO's. Deze TTO's moeten in het bezit zijn van een door de gemeente verstrekte vergunning. Een TTO krijgt voor een periode van vijf jaar een vergunning (artikel 7, derde lid). De vergunningduur was ingegeven door de wens om zo min mogelijk 'Red Tape' voor de ondernemers te creëren. Ook de hoge leges speelden daarbij een rol. De TTO is zelf verantwoordelijk voor het handhaven van de eigen waarden en normen. De gemeente kan de vergunning intrekken, als blijkt dat de TTO deze interne regulering niet goed oppakt.

Sinds de invoering van de Taxiverordening heeft de taxibranche een grote ontwikkeling doorgemaakt, die nog lang niet ten einde lijkt. Met de snelheid van (technologische en maatschappelijke) ontwikkelingen is te verwachten dat de rol van de straattaximarkt in de toekomst verandert. Door de komst van innovatieve mobiliteitsconcepten, apps, elektrificering, deelsystemen en MaaS (Mobility as a Service) staat de opstapmarkt onder druk. Om als gemeente in te kunnen spelen op de transitie in de verkeer- en vervoerswereld is het van belang om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen die gaande zijn en de mogelijke impact hiervan op de taxibranche. Op basis daarvan kan bepaald worden welke positie de gemeente Den Haag inneemt in het door ontwikkelen van de straattaximarkt. Hierbij wordt rekening gehouden met het landelijk geldend juridisch kader (Wp2000). Het gebruik van taxi apps, zoals de UBER app, heeft een grote vlucht genomen. In toenemende mate worden taxi's op deze wijze besteld. De branche is ook aan het verduurzamen. Steeds meer klanten hechten er waarde aan met een schone auto ('zero emission') te worden vervoerd. Hier wordt op ingespeeld door het aanbieden van taxivervoer met elektrisch aangedreven auto's.

Om de vele en soms grote ontwikkelingen in de taximarkt in perspectief te kunnen plaatsen, wordt de Taxiverordening op dit moment geëvalueerd. In verband met alle snelle ontwikkelingen op dit gebied wordt de evaluatie afgewacht voordat nieuw beleid gemaakt wordt en de verordening eventueel aangepast wordt.

Bovenstaande ontwikkelingen leiden er toe dat het noodzakelijk is om de geldigheidstermijn van de TTO vergunning aan te passen om zo doende gemakkelijker te kunnen inspelen op de ontwikkelingen in de taximarkt en de uitkomsten van de gemeentelijke evaluatie. Een vergunning, die voor de duur van vijf jaar wordt verstrekt past hier niet meer in. Daarom wordt voorgesteld de in artikel 7, derde lid, genoemde periode te veranderen van 5 jaar in 2 jaar. Aangezien de huidige vergunningen in mei 2019 aflopen, zal de onderhavige verordening in afwijking van de vaste inwerkingtredingsdata op 1 februari 2019 in werking treden. Omdat het gaat om een ambtshalve verlenging zijn de TTO's niet opnieuw leges verschuldigd.

gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

de raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 18 december 2018,

gelet op artikel 82b van de Wet personenvervoer 2000,

besluit vast te stellen de Verordening tot wijziging van de Taxiverordening Den Haag 2014:

Artikel I

De Taxiverordening Den Haag 2014 wordt gewijzigd als volgt:

A Artikel 7, derde lid, komt te luiden:

3. De vergunning wordt verleend voor de duur van 2 jaar.

Artikel II

Deze verordening treedt in werking op 1 februari 2019.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 24 januari 2019.

De griffier,

De voorzitter,