

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels omtrent handhaving overtredingen (Handhavingsbeleid Taxi 2019 gemeente Amsterdam)

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

Besluit vast te stellen de volgende regeling:

Handhavingsbeleid Taxi 2019 gemeente Amsterdam

Paragraaf 1: Inleiding

In dit Handhavingsbeleid Taxi 2019 wordt beschreven op welke wijze de gemeente handhaaft in het geval van concrete overtredingen van de Amsterdamse taxiverordening en welke sancties en maatregelen zij hierop toepast. Dit beleid is een actualisatie van de in 2013 vastgestelde Nota Handhavingsbeleid Taxiverordening. Het Handhavingsbeleid Taxi 2019 treedt in werking op 1 april 2020. In de periode tot 1 april 2020 wordt de inwerkingtreding voorbereid.

Het Handhavingsbeleid Taxi 2019 is nadrukkelijk een tussenstap op weg naar het eindbeeld met één taximarkt in de stad, zoals geschetst in de Agenda Taxi 2020-2025.

Met de actualisatie kan het slecht functionerende deel van de opstapmarkt beter worden aangepakt, waarmee de kwaliteit en veiligheid van het taxivervoer naar verwachting verbetert. Daarnaast krijgen TTO's meer verantwoordelijkheid in het sanctioneren van chauffeurs.

Het handhavingsbeleid heeft tot doel de toepassing van handhavingsregels bij overtredingen te regisseren. Beslissingen zijn niet vrijblijvend. Een goede onderbouwing is noodzakelijk, zowel in situaties waarbij de beschreven handhavingsstrategie gevolgd wordt, als wanneer ervan wordt afgeweken. Het Handhavingsbeleid Taxi 2019 dient daarom als richtlijn en wordt als beleidsregel in de zin van de Algemene wet bestuursrecht vastgesteld. Het college kan hier gemotiveerd van afwijken.

De te handhaven wet- en regelgeving bestaat uit verkeersvoorschriften en regels voor taxivervoer.

- *Verkeersvoorschriften*
De Wegenverkeerswet 1994 (WVW) vormt de basis voor de regelgeving van het wegverkeer in Nederland. Een aantal hoofdlijnen is nader uitgewerkt in een aantal 'Algemene Maatregelen van Bestuur' (AMvB). Een voorbeeld van een dergelijke AMvB is het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). In het RVV zijn de verkeersregels en verkeerstekens te vinden die in Nederland van toepassing zijn.
- *Regels voor taxivervoer*
De Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) bevat bepalingen over het stads- en streekvervoer, besloten busvervoer (onder andere dagreizen) en taxivervoer in Nederland. De Wp2000 en de Uitvoeringsregeling kwaliteit taxivervoer 2011 geven de gemeenteraad van Amsterdam de bevoegdheid regels te stellen ter bevordering van de kwaliteit van op de gemeentelijke openbare weg aangeboden taxivervoer. Gedachte hierachter is dat gemeenten maatwerk kunnen bieden op hun eigen grondgebied, gericht op de specifieke problemen die een gemeente heeft met de lokale taximarkt. Gemeente Amsterdam heeft de Taxiverordening Amsterdam 2012 en diverse uitvoeringsregels opgesteld. Deze stellen onder andere regels voor het aanbieden van vervoer op de Amsterdamse opstapmarkt, het gebruik van standplaatsen en de verantwoordelijkheden van de TTO's. In de verordening is onder andere vastgelegd dat onder kwaliteit van het taxivervoer in Amsterdam wordt verstaan dat de TTO's ervoor zorgdragen dat de aangeslotenen zich houden aan de algemene regelgeving en specifieke gedragsregels in Amsterdam.

De scope van het Handhavingsbeleid Taxi zijn de handhavingstaken die gerelateerd zijn aan de Amsterdamse straattaximarkt. Dit omvat zowel de bel- en bestelmarkt als de opstapmarkt.

- Op de bel- en bestelmarkt kunnen klanten telefonisch, via internet of via een app taxivervoer bestellen. De belmarkt moet zich houden aan landelijke regels. Een taxichauffeur die werkzaam is op de belmarkt moet in het bezit zijn van een landelijke chauffeurskaart.
- Sinds 2013 kent Amsterdam een taxiverordening, die regels bevat voor de kwaliteit van taxivervoer in Amsterdam. Met de taxiverordening wordt de opstapmarkt (standplaats- en aanhoudtaxi's) in Amsterdam geregeld. Taxichauffeurs die zich op de opstapmarkt begeven zijn aangesloten bij zogenaamde Toegelaten Taxi Organisaties (TTO's). Dit zijn ondernemingen die een TTO-vergunning hebben om de bij hen aangesloten chauffeurs in de gemeente Amsterdam passagiers mee te laten nemen op standplaatsen en vanaf straat. Chauffeurs die aangesloten zijn bij een TTO moeten naast de chauffeurskaart ook beschikken over een Taxxivergunning.

Het Handhavingsbeleid Taxi moet zorgen voor een doelgerichte handhaving. Dat wil zeggen: we stellen – binnen de huidige kaders – meetbare en haalbare doelen en sturen op het behalen van deze doelen. Met de handhaving van taxi's en TTO's wil de gemeente een bijdrage leveren aan de volgende doelen:

- Veiligheid: dit betreft zowel sociale als verkeersveiligheid: Een taxirit is veilig voor zowel klant als chauffeur; een taxiklant kan er altijd op vertrouwen dat bekend en herleidbaar is bij wie hij of zij in de taxi stapt (en vice versa). Daarnaast vertoont de chauffeur veilig rijgedrag, en wordt voldaan aan de eisen en voorwaarden die toezien op veilig (rij)gedrag.
- Betrouwbaarheid: klanten moeten kunnen rekenen op een eerlijke prijs, tegen afgesproken tarief, dat zij via een betrouwbare route worden vervoerd en dat er geen ritweigering plaatsvindt.
- Leefbaarheid: Amsterdam is een leefbare en schone stad met ruimte voor voetgangers en fietsers. Overlast wordt zoveel mogelijk beperkt door taxi's schoon en stil te maken, en ervoor te zorgen dat taxivervoer passend is in de openbare ruimte zodat er geen overlast is voor bewoners, ondernemers en bezoekers.
- Integriteit: taxichauffeurs en –vervoerders zijn bonafide en houden zich aan de wet- en regelgeving en taxi's worden alleen gebruikt voor taxiritten.

In bijlage 1 wordt het juridisch kader voor het Handhavingsbeleid Taxi 2019 nader toegelicht.

Paragraaf 2: Sanctiestrategie

In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze overtredingen worden gehandhaafd.

De handhaving betreft enerzijds overtredingen van de Taxiverordening en van verkeersvoorschriften door taxichauffeurs. Anderzijds betreft het overtredingen van de Taxiverordening door de TTO's.

Bij overtreding van verkeersvoorschriften handhaaft de gemeente volgens schema A hieronder. De Politie heeft aanvullend ook een eigen handhavingsbeleid voor verkeersvoorschriften. De gemeente handhaaft op chauffeurs bij het illegaal aanbieden van taxivervoer op de opstapmarkt (schema B) en bij overtredingen van de Taxiverordening die de kerntaak van de gemeente raken of de belangen ernstig schaden (schema C). Voor de andere overtredingen van de Taxiverordening door chauffeurs wordt door de TTO's gehandhaafd met een eigen maatregelprotocol (schema C).

Bij overtreding van de Taxiverordening door de TTO's zelf, is de handhaving in handen van de gemeente. Overtredingen door TTO's kan de bedrijfs- en procesvoering betreffen (schema D), maar ook het naleefgedrag door de chauffeurs van de TTO's (schema E).

In onderstaande figuur staat een totaaloverzicht van de soorten overtredingen. Hierna worden in vijf schema's per categorie overtredingen de bijbehorende handhavingsstrategie nader toegelicht.



Schema A. Overtreding verkeersvoorschriften door een chauffeur

Chauffeurs kunnen met hun taxi overtredingen van verkeersvoorschriften begaan, ongeacht of zij op de bel- of de opstapmarkt werkzaam zijn. Overtredingen van verkeersvoorschriften op grond van de Wegenverkeerswet 1994 en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 worden daar waar mogelijk op grond van de Wet Mulder bekeurd.

In voorkomende gevallen kan de handhaver, vanuit zijn of haar toezichtsbevoegdheden, ervoor kiezen om (tevens) te schrijven voor een overtreding van de Taxiverordening of de Nadere regels eisen chauffeur 2018 (zie schema's B en C).

Overtreding	<ul style="list-style-type: none"> Overtredingen van verkeersvoorschriften op grond van Wegenverkeerswet 1994 en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Dit betreft: <ul style="list-style-type: none"> Alleen voor stilstaand verkeer: artikel 5 Wegenverkeerswet 1994 (WVW) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV). Voor zover van toepassing ook voor rijdend verkeer: de artikelen 4, 5, 6, 8, 10, 28, 57, 60 en 82 RVV, en artikel 62 RVV juncto bijlage I, hoofdstukken C (geslotenverklaring) en D (rijrichting), RVV. Handhaving op het negeren van een C- of D-bord is toegestaan in relatie tot de leefbaarheid, waaronder het tegengaan van overlast door sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid door bepaalde gebieden af te sluiten voor (vracht)auto's, zoals de zogeheten milieuzones.
Aanpak Chauffeur	<p>In geval verkeersovertreding:</p> <ul style="list-style-type: none"> Opmaken Aankondiging van Beschikking (AvB). Versturen AvB naar het Centraal Justitieel Incassobureau voor verdere afhandeling.

Schema B. Illegaal aanbieden taxivervoer op de opstapmarkt

Er is sprake van aanbieden van illegaal taxivervoer in het kader van de Amsterdamse taxiverordening als niet-aangesloten chauffeurs vervoer aanbieden op de Amsterdamse opstapmarkt. Niet-aangesloten chauffeurs zijn chauffeurs die in het bezit zijn van een geldige landelijke chauffeurskaart, maar die niet zijn aangesloten bij een TTO en niet in het bezit zijn van een Taxxivergunning. Ook chauffeurs die eerder een Taxxivergunning hadden, maar van wie de vergunning werd ingetrokken en die nu dus zonder vergunning rijden, vallen hieronder. Een andere vorm van illegaal taxivervoer ontstaat wanneer een niet-aangesloten chauffeur zich voordoet als een TTO-chauffeur door het benutten van het Taxxilogo.

Ook het aanbieden van taxivervoer zonder een (landelijke) vergunning voor taxivervoer is illegaal en wordt ook wel 'snorren' of 'zwarte taxi' genoemd. De ILT en de politie zijn belast met het toezicht op deze vorm van illegaal taxivervoer.

Let op: het rijden met een geschorste Taxxxivergunning is geen vorm van illegaal aanbieden van taxivervoer. Bij constatering van een dergelijke overtreding wordt als sanctie de Taxxxivergunning ingetrokken (artikel 3.3, eerste lid van de Taxiverordening).

Overtreding	<ul style="list-style-type: none"> • Chauffeur biedt taxivervoer op de opstapmarkt aan zonder Taxxxivergunning. <i>Art. 2.3, eerste lid Taxiverordening Amsterdam 2012</i> • De chauffeur gebruikt op, in of aan het voertuig het Amsterdamse Taxxxilogo terwijl de chauffeur niet is aangesloten bij een Amsterdamse TTO. <i>Art. 2.4 Taxiverordening Amsterdam 2012</i>
Aanpak chauffeur	<p>De aanpak is tweeledig:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Handhaving op grond van WED</i> <ul style="list-style-type: none"> • Opmaken Proces Verbaal van Bevindingen. • Versturen naar het Openbaar Ministerie voor verdere afhandeling. 2. <i>Opleggen last onder dwangsom</i> <ul style="list-style-type: none"> • Opmaken Rapport van Bevindingen (RvB). • Uitvoeren legalisatietoets (o.a. aanvraag Taxxxivergunning). • Opleggen last onder dwangsom. • Een dwangsom verbeurt bij de eerstvolgende gelijksoortige overtreding. <p>Richtlijn dwangsom:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De hoogte van de dwangsom is gebaseerd op: <ol style="list-style-type: none"> a) De gemiddelde jaarlijkse bijdrage van een TTO-chauffeur aan een TTO (inschatting gemiddeld € 2.700,- per jaar). b) De gemiddelde jaarlijkse kosten voor een Taxxxivergunning (leges). <p>Om de dwangsom per geconstateerde overtreding te bepalen worden de bedragen onder a en b bij elkaar opgeteld en vermenigvuldigd met 2, tot een maximum van 5 maal dit dwangsombedrag.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er wordt geen verjaringstermijn gehanteerd.

Schema C. Overtreding Taxiverordening door een TTO-chauffeur

De Taxiverordening bevat regels waaraan de chauffeur zich dient te houden. Een groot aantal van deze regels zijn uitgewerkt in de Nadere regels eisen chauffeurs 2018. Zelfregulering van de opstapmarkt (TTO's) is een belangrijk uitgangspunt van dit handhavingsbeleid.

Voor overtredingen die door de gemeente of de politie worden geconstateerd geldt dat de gemeente sanctioneert bij overtredingen die gerelateerd zijn aan de kerntaken van de overheid. Aanvullend sanctioneert de gemeente ook bij overtredingen of misdrijven die in ernstige mate ingrijpen op de doelen integriteit, veiligheid, betrouwbaarheid en leefbaarheid. De Politie heeft een discretionaire bevoegdheid en een eigen handhavingsbeleid.

De sanctie voor de chauffeur door de gemeente is afhankelijk van de ernst van de gedraging en de mate van recidive. Voorbeelden zijn de volgende overtredingen:

- Agressief gedrag tegen een ambtenaar in functie, een klant, omwonenden of andere verkeersgebruikers;
- Het niet opvolgen van aanwijzingen van een ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon;
- Gedragingen en/of staat van de taxi waardoor de veiligheid van klanten, omwonenden of andere verkeersgebruikers ernstig in het geding komt;
- Gedragingen die gerelateerd zijn aan doelbewuste fraude of ander vormen van ondermijning;
- Het niet voldoen aan de vergunningvereisten.

Indien een discriminatoir motief ten grondslag ligt aan de overtreding wordt een verzwarende factor toegepast. Dit houdt in dat - naast een RvB voor de betreffende overtreding - ook een RvB wordt geschreven voor het betrachten van een (non-)verbaal incorrecte houding (art. 5, onder b Nadere regels eisen chauffeurs 2018).

De TTO voert de sanctionering uit voor andere overtredingen van chauffeurs die door de gemeente of de politie worden geconstateerd. Hierbij hanteren zij het bij de TTO-vergunning behorende

maatregelenprotocol. Bij het hanteren van het maatregelenprotocol heeft de TTO ruimte voor een individuele afweging en beoordeling van bijzondere omstandigheden (zie bijlage 3).

Het naleefgedrag door TTO-chauffeurs heeft gevolgen voor de handhaving op de TTO zelf (zie hiervoor bij schema E).

Overtreding	Overtredingen van de Taxiverordening of de Nadere regels eisen chauffeurs 2018
Aanpak chauffeur	<p><i>Handhaving door de gemeente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Opmaken RvB. • De gemeente legt een sanctie op. • Voor de overtredingen van artikel 2.15 Taxiverordening Amsterdam 2012 en artikel 2, onder f en h, artikel 5, onder a, h, i en k en artikel 6, onder c Nadere regels eisen chauffeurs 2018 is de sanctie afhankelijk van de mate van recidive, in de zin van dat een tweede of derde overtreding wordt begaan binnen dezelfde categorie overtredingen. De maatregelen voor een volgende overtreding zijn van toepassing bij schending van een gedraging binnen een jaar na de laatste overtreding. Er wordt hierbij een verjaringstermijn van één jaar gehanteerd. Dit betekent dat als een chauffeur minimaal één jaar geen overtredingen in deze categorie overtredingen heeft begaan, bij een volgende overtreding weer gestart wordt op de eerste trede. <p>De sanctie is als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> o <i>Art. 2.15 Taxiverordening Amsterdam 2012 en art. 2, onder f en h / art. 5, onder a, h, i en k / art. 6, onder c Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i> <ul style="list-style-type: none"> • 1e overtreding: één week schorsing van de Taxxivergunning. • 2e overtreding <i>in dezelfde categorie</i> binnen een periode van één jaar na de datum van de laatste overtreding: vier weken schorsing van de Taxxivergunning. • 3e overtreding <i>in dezelfde categorie</i> binnen een periode van één jaar na de datum van de laatste overtreding: intrekking Taxxivergunning. o <i>Art. 5, onder d, e en f Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i> <ul style="list-style-type: none"> • intrekking Taxxivergunning. o <i>Art. 5, onder g Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i> <ul style="list-style-type: none"> • schorsing Taxxivergunning tot 4 weken nadat de chauffeur heeft aangetoond aan deze regel te voldoen. <p><i>Handhaving door de TTO: overige overtredingen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Opmaken RvB. De RvB wordt verstrekt aan de TTO. • De TTO legt conform haar maatregelenprotocol een maatregel op. • Indien de TTO bij de sanctionering afwijkt van het maatregelenprotocol wordt de gemeente hiervan onverwijld op de hoogte gesteld, inclusief motivering van de afwijking. <p>In bijlage 2 staat het overzicht van alle overtredingen met daarbij aangegeven welke de gemeente en welke de TTO sanctioneert.</p>

Schema D. Overtreding Taxiverordening door TTO's : bedrijfs- en procesvoering

Een TTO dient te sturen op de kwaliteit van haar bedrijfs- en procesvoering, hetgeen in deze betekent dat een TTO zich houdt aan de voorschriften in de vergunning en de hierin genoemde reglement en protocollen. Ook moet de TTO kunnen aantonen dat ze de aan haar gestelde verplichtingen nakomt. Dit betreft onder andere artikel 2.7 en 2.7a tot en met 2.7c van de Taxiverordening. De gemeente controleert hierop.

De frequentie van de controles is mede afhankelijk van het naleefgedrag van de TTO. Goed naleefgedrag leidt tot een langere periode tussen controles en vice versa. Daarnaast kan het naleefgedrag van de aangesloten chauffeurs (zie verder onder E.) en aan het college verstrekte informatie leiden tot een extra controle. Controles kunnen zowel aangekondigd als onaangekondigd zijn en kunnen zowel 100% als steekproefsgewijs uitgevoerd worden. De scope en de diepgang worden door de gemeente bepaald

aan de hand van bijvoorbeeld de resultaten van eerdere controles, de aan het college verstrekte informatie en bestuurlijke prioriteiten. Signalen dienen hierbij als richtinformatie.

Mogelijke controleaspecten zijn (niet uitputtend):

- Het functioneren van het track & trace systeem;
- Het op adequate wijze uitvoeren van schorsingen (met daarbij de inname van daklicht, raamkaart, informatiekaart en keycard);
- Het onverwijld melden van wijzigingen in gegevens, zowel ten aanzien van de gegevens zoals deze bij de aanvraag zijn ingediend (o.a. reglement en protocollen), als wijzigingen in het bestand van aangeslotenen;
- Het voldoen aan de rapportageverplichtingen;
- Het accuraat en tijdig aanleveren van gevraagde gegevens;
- Het actueel houden van de risicoanalyse en het intern controleprotocol;
- Het beschikken over en het op adequate wijze uitvoeren van het reglement en de protocollen voor onder andere hoor en wederhoor, klachten, interne controle en maatregelen.

Onderdeel van de controles is het uitvoeren van een beoordeling van de door de TTO aan te leveren periodieke rapportages. De aangeleverde gegevens kunnen aanleiding zijn om een aanvullende controle te doen welke eventueel geheel of gedeeltelijk op locatie van het kantoor van de TTO uitgevoerd wordt.

In onderstaande tabel wordt de handhavingprocedure uitgelegd bij overtreding door een TTO. Het bepalen van eventuele sancties voor overtredende TTO's vindt plaats aan de hand van de Interventiematrix die na onderstaande tabel volgt. De interventiematrix geeft de mogelijke sancties voor overtredende TTO's aan. De interventiematrix is gebaseerd op de algemene landelijke handhavingstrategie.

Overtreding	Overtredingen door TTO's van de voorschriften in de vergunning en de hierin genoemde reglement en protocollen.
Aanpak TTO	<p>1. Opstellen constateringsrapport. 2. Bepalen van de sanctie aan de hand van de interventiematrix (onder deze tabel).</p> <p>De sanctie is afhankelijk van (1) de gevolgen van de (combinatie van) bevinding(en) voor <i>integriteit, veiligheid, betrouwbaarheid en leefbaarheid</i> en (2) het gedrag van de betreffende TTO.</p> <p><i>Stap 1 – Positionering bevinding in de interventiematrix voor TTO's.</i> De gemeente bepaalt in welk segment van de interventiematrix de (combinatie van) bevinding(en) worden gepositioneerd door: <i>Stap 1a. Het beoordelen van de bevindingen, de gevolgen voor integriteit, veiligheid, betrouwbaarheid en leefbaarheid.</i> De beoordeling kent 4 gradaties van risico op aantasting van integriteit, veiligheid, betrouwbaarheid en leefbaarheid: (1) Vrijwel nihil, (2) Beperkt, (3) Van belang of (4) Aanzienlijk, dreigend en/of onomkeerbaar;</p> <p><i>Stap 1b. Het typeren van de TTO.</i> Ook hier zijn er 4 gradaties: A. Goedwillend, proactief en geneigd om de regels te volgen (een bevinding is het gevolg van onbedoeld handelen); B. Onverschillig/reactief (neemt het niet zo nauw met het algemeen belang, heeft een onverschillige houding, de bevinding en de gevolgen van zijn handelen laten hem koud); C. Is opportunistisch en calculerend (er is sprake van het bewust belemmeren van controlerenden, er is sprake van mogelijkheidsbewustzijn¹, maar de gevolgen van het handelen worden op de koop toe genomen, bewust risico nemend); D. Bewust en structureel de regels overtredend en/of crimineel of deel uitmakend van een criminele organisatie, houdt zich bezig met fraude, oplichting of witwassen.</p> <p>De beoordeling leidt tot de positionering in de interventiematrix (zie onder deze tabel).</p>

1) De TTO weet dat haar gedrag een bepaald gevolg kan hebben.

De gemeente bepaalt daarnaast of er sprake is van verzachtende of verzwarende argumenten. Bij verzachtende argumenten wordt de in de interventiematrix gepositioneerde bevinding één segment naar links en vervolgens één segment naar onder verplaatst. Bij verzwarende argumenten, waaronder recidive, is de verplaatsing één segment naar rechts en vervolgens één segment naar boven. Ook als er meer verzachtende of verzwarende argumenten zijn, levert dit maar één verplaatsing op.

Als legalisatie van de bevinding mogelijk is, bijvoorbeeld door het wijzigen van de TTO-vergunning, is dat de aangewezen weg gelet op de hieruit voortvloeiende rechtszekerheid voor alle betrokkenen. Dit laat het toepassen van de landelijke handhavingsstrategie en de interventiematrix onverlet, omdat er maatregelen nodig kunnen zijn om de overtreding te beëindigen en de gevolgen te beperken of weg te nemen. Bij het toepassen van de interventiematrix is de mogelijkheid van legalisatie een verzachtende omstandigheid.

Stap 2 – Optreden met de interventiematrix

De sanctiestrategie gaat uit van het in principe zo licht mogelijk starten met interveniëren gericht op herstel en het vervolgens snel inzetten van zwaardere interventies als naleving uitblijft. De gemeente gebruikt de interventiematrix daarbij als volgt:

- De gemeente kijkt naar de interventies in het segment van deze interventiematrix waarin hij de bevinding eerder met behulp van stap 1 heeft gepositioneerd.
- De gemeente kiest voor de minst zware (combinatie) van de in het betreffende segment opgenomen interventies, tenzij de gemeente motiveert dat een andere (combinatie van) interventie(s) in de betreffende situatie passender is.

De interventies in de (segmenten van de) matrix lopen van beneden naar bovenop in zwaarte (zie figuur op de volgende pagina). De gemeente zet de betreffende (combinatie van) interventie(s) in totdat sprake is van naleving. Als naleving binnen de door de gemeente bepaalde termijn uitblijft, pakt de gemeente direct door, door middel van het inzetten van een zwaardere (combinatie van) interventie(s).

In het handhavingstraject kan de gemeente waar nodig de TTO opleggen om zélf een onafhankelijke audit uit te laten voeren op bedrijfs- en procesvoering. In dat geval is het uitgangspunt dat de TTO de audits door een onafhankelijke en deskundige partij laat uitvoeren.

Stap 3 – Vastlegging

De doorlopen stappen en genomen beslissingen worden verifieerbaar en transparant vastgelegd volgens de binnen de gemeente geldende administratieprocedures en -systemen, zodanig dat hieruit kan worden afgeleid dat is voldaan aan: het motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel, het verbod van willekeur en het verbod van misbruik van bevoegdheid.

Interventiematrix voor TTO's

DE (MOGELIJKE) GEVOLGEN ZIJN:	Aanzienlijk, dreigend en/of onomkeerbaar	4	Last onder dwangsom / bestuursdwang Gebiedsbeperking (uitsluiting standplaats)	Last onder dwangsom / bestuursdwang Gebiedsbeperking (uitsluiting standplaats)	Last onder dwangsom / bestuursdwang Gebiedsbeperking (uitsluiting standplaats) Schorsen of intrekken vergunning	Gebiedsbeperking (uitsluiting standplaats) Schorsen of intrekken vergunning
	Van belang	3	Bestuurlijk waarschuwen Last onder dwangsom / bestuursdwang	Last onder dwangsom / bestuursdwang Gebiedsbeperking (uitsluiting standplaats)	Last onder dwangsom / bestuursdwang Gebiedsbeperking (uitsluiting standplaats) Schorsen of intrekken vergunning	Last onder dwangsom / bestuursdwang Gebiedsbeperking (uitsluiting standplaats) Schorsen of intrekken vergunning
	Beperkt	2	Aanspreken / informeren Bestuurlijk waarschuwen	Bestuurlijk waarschuwen Last onder dwangsom / bestuursdwang	Last onder dwangsom / bestuursdwang Gebiedsbeperking (uitsluiting standplaats)	Last onder dwangsom / bestuursdwang Gebiedsbeperking (uitsluiting standplaats)
	Vrijwel nihil	1	Aanspreken / informeren Bestuurlijk waarschuwen	Aanspreken / informeren Bestuurlijk waarschuwen	Bestuurlijk waarschuwen Last onder dwangsom / bestuursdwang	Last onder dwangsom / bestuursdwang Gebiedsbeperking (uitsluiting standplaats)
			A	B	C	D
			Goedwillend: - onbedoeld - proactief	Moet kunnen: - onverschillig	Calulerend: - bewust belemmerend en/of risico nemend	Bewust en structureel / crimineel: - fraude - oplichting - witwassen

GEDRAG VAN DE OVERTREDER

Schema E. Overtreding Taxiverordening door TTO's : naleefgedrag van TTO-chauffeurs

Een TTO dient te sturen op de kwaliteit van zijn chauffeurs. Het naleefgedrag van de TTO-chauffeurs wordt daarom meegewogen bij de bepaling van de frequentie, scope en diepgang van de controles van de TTO's. Hiervoor wordt gekeken naar het percentage aangesloten chauffeurs dat slecht naleefgedrag vertoont (norm 1), en het aantal aangesloten chauffeurs dat voortdurend slecht naleefgedrag vertoont (norm 2). De sancties liggen op het niveau van de TTO.

Overtreding	<ul style="list-style-type: none"> Er wordt een norm (norm 1) gehanteerd voor het percentage chauffeurs met een slecht naleefgedrag per TTO. Dit zijn de chauffeurs waarbij in het afgelopen jaar minimaal 1 overtreding is geconstateerd. Bij de normstelling wordt rekening gehouden met een verbeterambitie. Er wordt daarnaast een norm (norm 2) gehanteerd voor het aantal chauffeurs met voortdurend slecht naleefgedrag per TTO. Dit zijn de chauffeurs waarbij binnen één jaar een maximum aantal geconstateerde overtredingen wordt overschreden. Hierin wordt een weging gehanteerd: bepaalde overtredingen tellen dubbel, sommige enkel, en sommige niet. Deze weging uit zicht in het aantal zogenaamde 'overtredingspunten'. Het aantal overtredingspunten per overtreding is vastgelegd in de tabel in bijlage 2. Bij beide normen betreft het de overtredingen van de Taxiverordening en de 'Nadere regels eisen chauffeurs 2018'. Overtredingen waarvoor de TTO ondubbelzinnig kan aantonen dat deze niet verwijtbaar zijn tellen niet mee.
-------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> De toepassing van de normen staat los van de eventuele door de gemeente of de TTO opgelegde maatregelen voor de overtredingen zelf. Indien de gestelde normen wordt overschreden, wordt dit gezien als een overtreding van artikel 2.7 onder c van de Taxiverordening (de TTO zorgt voor naleving van het reglement en de protocollen).
Aanpak TTO	<p>Indien</p> <ul style="list-style-type: none"> norm 1²: het percentage chauffeurs van een TTO, waarbij in het afgelopen jaar minimaal 1 overtreding geconstateerd is, een norm van respectievelijk 20% (2019), 18% (2020) of 16% (2021) overschrijdt, en/of norm 2³: er één of meer chauffeurs van een TTO zijn die in het afgelopen jaar 6 overtredingspunten of meer hebben behaald, dan volgt een bestuurlijke waarschuwing of een extra gerichte controle van deze TTO op bedrijfs- en procesvoering.

Paragraaf 3: Afwijken van maatregelenprotocol door TTO's

In voorkomende gevallen is een TTO verantwoordelijk voor handhaving van overtredingen begaan door een aangesloten chauffeur. Dit doen zij op basis van een maatregelenprotocol, dat ter toetsing wordt voorgelegd aan de gemeente en onderdeel uitmaakt van de TTO-vergunning. Er bestaat ruimte voor een individuele afweging en beoordeling van bijzondere omstandigheden die zouden kunnen leiden tot het afwijken van het maatregelenprotocol.

De TTO's hebben een eigen verantwoordelijkheid voor het doen van deugdelijk onderzoek en een zorgvuldige beoordeling van de omstandigheden van het geval. De TTO is op basis van de Taxiverordening en het eigen hoor-en wederhoorprotocol verplicht hoor en wederhoor toe te passen bij het opleggen van maatregelen aan een chauffeur. De chauffeur heeft hierbij de mogelijkheid om bijzondere omstandigheden naar voren te brengen die van belang kunnen zijn voor het eventueel aanpassen van de maatregel of om van het opleggen van een maatregel af te zien.

TTO's mogen afwijken van het opleggen van een maatregel zoals beschreven in hun eigen maatregelenprotocol, als er inderdaad sprake is van bijzondere omstandigheden. Een enkele ontkenning van een chauffeur van een door een toezichthouder geconstateerde overtreding is onvoldoende. De volgende bijzondere omstandigheden kunnen worden onderscheiden:

- Overmacht/noodsituatie**
Bij deze categorie moet worden gedacht aan bijvoorbeeld autopech, een onvoorzienbare verkeerssituatie of andere vormen van noodsituaties waardoor niet anders kon worden gehandeld dan door de chauffeur in dit geval is gedaan. Er is dan wel sprake van een overtreding, maar deze overtreding kan de chauffeur niet worden verweten.
- Onevenredige gevolgen voor chauffeur**
Hier dient het te gaan om uitzonderlijke financiële gevolgen voor een chauffeur, zoals een faillissement met aantoonbaar blijvende financiële consequenties als gevolg van het opleggen van een minimale maatregel. Alleen het enkele feit dat een chauffeur financieel nadeel zal ondervinden is onvoldoende om van een maatregel af te zien.
- Staat van dienst chauffeur**
In bepaalde gevallen kan er sprake zijn van een chauffeur die geruime tijd een zeer correcte staat van dienst heeft, waardoor gesproken kan worden van een 'voorbeeldchauffeur'.

Indien de TTO bij de sanctionering afwijkt van het maatregelenprotocol wordt het college hier onverwijld schriftelijk over geïnformeerd, waarbij de onderbouwing van het besluit om af te wijken wordt meegezonden.

Paragraaf 4: Overgangsregeling

2) Norm 1 is gebaseerd op het percentage chauffeurs met minimaal één overtreding in 2018. Dat is een relatief hoge norm omdat er toe nog niet 'gemulderd' werd.

3) Norm 2 is relatief laag. In 2018 haalden slechts circa 10 van de circa 3500 chauffeurs op de opstapmarkt deze norm. Bij overschrijding van deze norm is er naar alle waarschijnlijkheid echt iets aan de hand.

Geconstateerde overtredingen van chauffeurs en TTO's daterend vóór inwerkingtreding van het Handhavingsbeleid Taxi 2019, worden gesanctioneerd conform de Nota Handhavingsbeleid Taxiverordening 2013, zelfs als het handhavingsbesluit dateert van ná de inwerkingtreding van het Handhavingsbeleid Taxi 2019.

*Mate van recidive door chauffeurs als bedoeld bij schema C
(Overtreding Taxiverordening door een TTO-chauffeur)*

Overtredingen in de categorie 'art. 2.15 Taxiverordening Amsterdam 2012 en art. 2, onder f en h / art. 5, onder a, h, i en k / art. 6, onder c Nadere regels eisen chauffeurs 2018, die zijn geconstateerd onder de Nota Handhavingsbeleid Taxiverordening 2013, blijven na inwerkingtreding van het Handhavingsbeleid Taxi 2019 in stand. Dit betekent dat deze overtredingen, bij constatering van een nieuwe overtreding in deze categorie, na inwerkingtreding van het Handhavingsbeleid Taxi 2019, gezamenlijk zullen meetellen bij het bepalen van de stap die moet worden toegepast, met inachtneming van de verjaringstermijn en met een maximum van 2 (twee). Dit maximum is gesteld omdat de TTO-chauffeurs de gevolgen van het nieuwe handhavingsbeleid niet konden voorzien.

*Bepaling percentage chauffeurs met slecht naleefgedrag als bedoeld bij schema E
(Overtreding Taxiverordening door TTO's : naleefgedrag van TTO-chauffeurs)*

Overtredingen die zijn geconstateerd onder de Nota Handhavingsbeleid Taxiverordening, blijven na inwerkingtreding van het Handhavingsbeleid Taxi 2019 in stand. Dit betekent dat deze overtredingen zullen meetellen bij het bepalen van het percentage chauffeurs van een TTO, waarbij in het afgelopen jaar minimaal 1 overtreding is geconstateerd.

*Berekening overtredingspunten naleefgedrag chauffeurs als bedoeld bij schema E
(Overtreding Taxiverordening door TTO's : naleefgedrag van TTO-chauffeurs)*

Voor het bepalen van het aantal overtredingspunten voor voortdurend slecht naleefgedrag van de TTO-chauffeurs, worden aan alle overtredingen van chauffeurs die zijn geconstateerd onder de Nota Handhavingsbeleid Taxiverordening overtredingspunten toegekend, met inachtneming van de verjaringstermijn en met een maximum van 4 (vier). Dit maximum is gesteld omdat de TTO's de gevolgen van het nieuwe handhavingsbeleid niet konden voorzien.

Gedragingen TTO's

Overtredingen door de TTO die zijn geconstateerd onder de Nota Handhavingsbeleid Taxiverordening 2013 blijven na inwerkingtreding van het nieuwe Handhavingsbeleid Taxi in stand. Dit betekent dat deze overtredingen, bij constatering van een nieuwe overtreding na inwerkingtreding van het nieuwe Handhavingsbeleid Taxi, zullen meetellen bij de toepassing van de interventiematrix.

Amsterdam, 12 november 2019

*De burgemeester
Femke Halsema*

*De gemeentesecretaris
Peter Teesink*

Bijlage 1 : Juridisch kader handhaving taxi

Toezichts- en handhavingsbevoegdheden van de gemeente

Binnen het taxistelsel wordt zowel toezicht gehouden en gehandhaafd op TTO- niveau als op het niveau van de individuele chauffeurs. Daarnaast organiseren TTO's zelf toezicht en handhaving op de aangesloten chauffeurs; zij hanteren daarbij een intern controleprotocol en een maatregelenprotocol die onderdeel uitmaken van de TTO-vergunning.

Gemeentelijk toezicht wordt ingezet voor het controleren en handhaven van de Taxiverordening enerzijds en voor het handhaven van verkeersvoorschriften anderzijds. Toezicht op de verkeersvoorschriften kan worden uitgevoerd door buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's). Ook het toezicht op de Taxiverordening kan door BOA's worden uitgevoerd. Hiervoor is het wel nodig vooraf een aparte instructie en/of opleiding te volgen. Gemeente Amsterdam heeft momenteel een gespecialiseerd taxiteam dat zich fulltime bezighoudt met het toezicht op de taxichauffeurs.

Voor de handhaving heeft de gemeente verschillende bestuursrechtelijke en strafrechtelijke mogelijkheden. Het bestuur(srechtelijke) handhavingstraject en het strafrechtelijke traject kan naast elkaar als reactie op een overtreding worden gevolgd. De mogelijkheden zijn:

- ***Handhaving verkeersvoorschriften***
Buitengewoon opsporingsambtenaren zijn met betrekking tot de Wegenverkeerswet 1994 slechts bevoegd tot het verbaliseren van verkeer dat overlast veroorzaakt en niet tot het verbaliseren van verkeer dat de verkeersveiligheid in gevaar brengt. Zij mogen beperkt handhaven op rijdend verkeer. Dit betreft bijvoorbeeld rijden op de stoep of binnen een voetgangersgebied, negeren van D-borden (rijrichting), gebruik signalen/toeteren en onnodig geluid.
De Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften regelt het op administratiefrechtelijke wijze af kunnen doen van op zichzelf niet ernstige gedragingen in strijd met verkeersvoorschriften, gesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet, de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, de Provinciewet of de Gemeentewet. In de volksmond wordt deze wet de Wet Mulder genoemd. De inning van de boetebedragen ligt buiten het strafrecht; de Algemene wet bestuursrecht en de Wegenverkeerswet 1994 zijn van toepassing.
Bij een Mulder-gedraging wordt de betrokkene (in dit geval: de taxichauffeur) veelal niet geregistreerd. Het is niet van belang wie de gedraging verricht heeft, maar met welk voertuig deze gedraging verricht is (kentekenaansprakelijkheid). De beschikking waarbij een sanctie wordt opgelegd, heeft voorts het vermoeden van rechtmatigheid. Het opmaken van een proces-verbaal is onder de Wet Mulder niet nodig. Dat betekent dat de taxichauffeur moet bewijzen dat die beschikking niet deugt. Alleen beweren dat de gedraging niet heeft plaatsgevonden is niet voldoende. De betrokkene moet het bewijs aandragen.
- ***Bestuursrechtelijke handhaving Taxiverordening***
De Taxiverordening Amsterdam kan op grond van de algemene handhavingsbevoegdheid van de gemeente bestuursrechtelijk worden gehandhaafd met een waarschuwing, een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom, een schorsing of een intrekking van de vergunning. Ook uitsluiting van gebieden behoort tot de mogelijkheden. Wanneer een BOA een overtreding van de Taxiverordening waarneemt, wordt een Rapport van Bevindingen (RvB) opgemaakt. Hierin worden alle gegevens van de overtreding opgenomen. Deze gegevens worden gebruikt bij het bepalen van de te nemen maatregel en de partij die deze maatregel oplegt.
De gemeente kent een algemene handhavingsbevoegdheid. Artikel 125 van de Gemeentewet bepaalt dat het gemeentebestuur bevoegd is tot het opleggen van een last onder bestuursdwang. Deze bevoegdheid mag worden uitgeoefend door het college, als het gaat om handhaving van een gemeentelijke verordening. Op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht kan de gemeente in plaats van bestuursdwang ook een last onder dwangsom opleggen.
De normen uit de Taxiverordening 2012 vallen onder deze algemene handhavingsbevoegdheid en kunnen aldus met een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom worden gehandhaafd. In de artikelen 3.2 en 3.3 van de Taxiverordening zijn de mogelijke sancties verder uitgewerkt. Ook het schorsen en intrekken van een vergunning en het uitsluiten van gebieden is daarin expliciet opgenomen als maatregel.
Naast deze algemene handhavingsbevoegdheid kent de gemeente ook een bijzondere handhavingsbevoegdheid. Artikel 154b van de Gemeentewet bepaalt namelijk dat het gemeentebestuur een bestuurlijke boete kan opleggen voor veel voorkomende en overlast veroorzakende lichte overtredingen die opgenomen zijn in de APV en de Afvalstoffenverordening. De overlastbepalingen in de APV mogen niet zien op gedragingen die bij of krachtens de Wet personenvervoer 2000 - en daarmee in de Taxiverordening - geregeld worden. Het opleggen van

een bestuurlijke boete voor overtredingen van de Taxiverordening kan alleen als hiertoe in de Gemeentewet, artikel 154b, bevoegdheid wordt opgenomen.

- ***Strafrechtelijke handhaving Taxiverordening***
Verder bestaat er een strafrechtelijke handhavingsbevoegdheid op grond van de Wet op de economische delicten (WED), die direct leidt tot een geldboete.
De Richtlijn voor strafvordering Wet personenvervoer 2000 bevat het strafvorderingsbeleid van het OM inzake overtredingen bepaald bij of krachtens de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000), die in artikel 1 van de Wet op de economische delicten (WED) als economisch delict zijn aangemerkt. Handhaving kan onder andere leiden tot een geldboete. In de richtlijn is tevens een recidivetermijn van 5 jaar vastgesteld. De handhaving op grond van de WED wordt uitgevoerd door de politie, door toezichthouders van de gemeente Amsterdam en uiteindelijk door het OM.

Op grond van dit artikel uit de WED zijn tevens overtredingen van een aantal artikelen van de Taxiverordening Amsterdam strafbaar. Dit betreft overtredingen van onder andere artikelen 82a en 82b van de Wp2000, waarin verwezen wordt naar de gemeentelijke bevoegdheden zoals de Taxiverordening. Te denken valt aan het aanbieden van taxivervoer zonder Taxivergunning of TTO-vergunning. Dit geldt voor zover een dergelijke overtreding niet al ingevolge een andere wettelijke regeling als strafbare gedraging gesanctioneerd wordt, bijvoorbeeld omdat *in het geheel* niet aan de eisen aan een chauffeur in de zin van de WP2000 wordt voldaan.

Samenhang met aansluiting chauffeur bij TTO

Overtredingen die consequenties hebben voor de aansluiting van een chauffeur bij een TTO hebben consequenties voor de geldigheid van de Taxxivergunning. In de Taxiverordening is in artikel 2.17 opgenomen dat in het geval de aansluiting wordt geschorst of wordt beëindigd (uitsluiting), de Taxxivergunning voor een gelijke periode wordt geschorst c.q. van rechtswege vervalt.

Samenhang met ontheffing medegebruik lijnbusbaan/-strook

Overtredingen die consequenties hebben voor de geldigheid van de lijnbusbaan/-strookontheffing hebben consequenties voor de geldigheid van de Taxxivergunning. In de Taxiverordening is in artikel 2.17 opgenomen dat in het geval de ontheffing medegebruik lijnbusbaan/-strook wordt geschorst of ingetrokken, de Taxxivergunning voor een gelijke periode wordt geschorst c.q. van rechtswege vervalt. Het handhavingsbeleid van de ontheffing medegebruik lijnbusbaan/-strook is vastgelegd in het 'Beleid voor medegebruik van de lijnbusbaan/-strook door taxi's'.

Bezwaar, beroep en verzet

Tegen nagenoeg alle bestuursrechtelijke maatregelen, die hierboven worden genoemd, staat bezwaar en beroep open. Indien de betrokkene bezwaar indient, schorst dit de werking van het genomen bestuursrechtelijke besluit niet. De betrokkene kan dit toch via het College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CBB) vragen, door een voorlopige voorziening in te dienen. Door bezwaar en beroep kunnen door de gemeente genomen besluiten worden vernietigd.

Indien iemand een Mulderbeschikking is opgelegd, dan kan hij of zij in beroep gaan bij de officier van justitie. Hierop kan de officier van justitie beslissen om de beschikking in te trekken of te wijzigen of de zaak voor te leggen aan de kantonrechter. Het beroep wordt behandeld door het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM).

Toezicht door ketenpartners

Ook de politie, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Rijksdienst Wegverkeer (RDW) en de Belastingdienst voeren toezicht uit.

Politietoezicht is onderdeel van de dagelijkse politietaak. De politie surveilleert op *hotspots* en *hottimes* om te voorkomen dat onregelmatigheden plaatsvinden. Naast het surveilleren kan ook worden gedacht aan het houden van bepaalde politieacties zoals voertuigcontroles. De uitvoering van deze taak gebeurt onder verantwoordelijkheid van de Burgemeester voor zover het gaat om handhaving van de openbare orde en valt onder verantwoordelijkheid van het OM als het gaat om de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde.

De politie kan ook handhaven op de Taxiverordening en is bevoegd te controleren op de verkeersvoorschriften op de lijnbusbaan/-strook. Daarnaast controleert de politie op naleving van de regels zoals gesteld in en bij de Wegenverkeerswet 1994. Het handhaven van aspecten zoals te hard

of door rood licht rijden is belegd bij de politie. Tot slot is de politie belast met het opsporen van strafbare feiten.

De ILT voert object(weg)inspecties uit. Kern daarbij is dat zij zich richt op handhaving van de Wet personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. De RDW beoordeelt of een taxi aan de inrichtingseisen (zowel toelatingseisen als permanente eisen) voldoet - zoals boordcomputer, APK keuring en verzekering - en registreert het voertuig als taxi in het kentekenregister. De Belastingdienst houdt toezicht op fiscale regelgeving.

Bijlage 2 : Overtredingen Taxiverordening door TTO-chauffeurs

Er wordt onderscheid gemaakt tussen overtredingen die door de gemeente worden gehandhaafd, en overtredingen die door de TTO worden gehandhaafd. In onderstaande tabel wordt aangegeven wie bij welke overtreding handhaaft.

In de laatste kolom wordt het aantal overtredingspunten weergegeven dat wordt gehanteerd bij het bepalen van de mate van voortdurend slecht naleefgedrag (zie schema E).

Overtredingen	Handhaving door gemeente	Handhaving door TTO	Overtredingspunten
<i>Professionaliteit en herkenbaarheid</i>			
De chauffeur kan of wil geen inzage geven in de door de gemeente afgegeven Taxxiraamkaart. <i>Art. 2.15 Taxiverordening Amsterdam 2012</i>	X		2
De chauffeur 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. <i>Art. 2, onder a Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	0
De chauffeur verstrekt aan de linker- en rechterzijde en de binnen- en buitenzijde van de auto en rechtsvoor in de auto waarmee taxivervoer wordt aangeboden, leesbare gegevens aan de consument, in ieder geval ten aanzien van de chauffeur en de TTO, conform de nadere regels van het college. <i>Art. 2, onder b Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur biedt taxivervoer aan met een daklicht dat voldoet aan de eisen gesteld door het college. <i>Art. 2, onder c Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur heeft de Taxxiraamkaart van buitenaf zichtbaar in de linkerbenenhoek achter de voorruit geplaatst van de auto waarmee taxivervoer wordt aangeboden. <i>Art. 2, onder d Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur vervoert consumenten 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. <i>Art. 2, onder e Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur volgt de aanwijzingen van een ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon die ten doel heeft de kwaliteit van taxivervoer in Amsterdam te bevorderen, onverwijld op. <i>Art. 2, onder f Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>	X		2
De chauffeur geeft geen onnodige geluidssignalen met zijn voertuig. <i>Art. 2, onder g Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	0
De chauffeur draagt ervoor zorg dat anderen geen gebruik kunnen maken van zijn Taxxiraamkaart, keycard, TTO-daklicht en TTO-informatiekaarten. <i>Art. 2, onder h Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>	X		2
<i>Gebruik standplaats</i>			
De chauffeur stremt het verkeer op of in de omgeving van de standplaats niet en houdt zich op of in de omgeving van de standplaats niet hinderlijk op. <i>Art. 3, onder a Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur overschrijdt het maximum aantal toegestane taxi's op de standplaats niet, zet zijn voertuig op de daarvoor aangewezen plekken en rijdt door op de standplaats zodra er voldoende plek is; <i>Art. 3, onder b Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	0
De chauffeur pleegt op of in de omgeving van de standplaats geen vernielingen of vandalisme; <i>Art. 3, onder c Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1

<i>Let op: indien er schade is aan gemeentelijke eigendommen, zal de gemeente de schade verhalen op de chauffeur.</i>			
De chauffeur verschaft een ander geen toegang tot de standplaats; <i>Art. 3, onder d Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur blijft op de standplaats in de directe omgeving van zijn taxi, zodat voor de consument duidelijk blijft bij welke taxi de chauffeur hoort; <i>Art. 3, onder e Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	0
De chauffeur gebruikt de standplaats alleen voor het aannemen van ritten op de opstapmarkt. <i>Art. 3, onder f Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	0
<i>Acceptatie ritten en keuzevrijheid consument</i>			
De chauffeur is verplicht consumenten op hun eerste verzoek te vervoeren en staakt geen ritten tenzij dit in redelijkheid niet van de chauffeur kan worden gevergd. <i>Art. 4, onder a Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur maakt met andere chauffeurs geen vervoersafspraken die de keuzevrijheid van de consument beperken; <i>Art. 4, onder b Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur hindert de consument niet bij het kiezen van een taxi; <i>Art. 4, onder c Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur is verplicht consumenten te vervoeren in de taxi die de consument kiest; <i>Art. 4, onder d Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur werft consumenten niet actief en hinderlijk of laat consumenten niet actief en hinderlijk werven, op de standplaats of op zodanige wijze dat hiermee consumenten buiten de standplaats om worden geworven en van die standplaats af worden gehouden. <i>Art. 4, onder e Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
<i>Veiligheid</i>			
De chauffeur draagt zorg voor een technisch veilige en goedgekeurde auto. <i>Art. 5, onder a Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>	X		2
De chauffeur betracht een verbaal en non-verbaal correcte houding bij de uitoefening van zijn functie. <i>Art. 5, onder b Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
Tijdens het rijden wordt het aantal wettelijke toegestane passagiers niet overschreden; <i>Art. 5, onder c Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur heeft geen misdrijf gepleegd, waarop een gevangenisstraf van vier jaar of meer is gesteld. <i>Art. 5, onder d Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>	X		2
De chauffeur heeft in het verkeer geen ernstig gevaarzettend of asociaal gedrag vertoond, waaronder in ieder geval begrepen wordt dat de politie ten aanzien van de chauffeur geen mededeling heeft opgemaakt voor een Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer, Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer, Alcoholslotprogramma of Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer. <i>Art. 5, onder e Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>	X		2
De chauffeur beschikt over de benodigde geldige ontheffingen, vergunningen en vergunningbewijzen om taxivervoer aan te mogen bieden; <i>Art. 5, onder f Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>	X		2
De chauffeur biedt taxivervoer aan terwijl deze beschikt over een geldig rijbewijs en een geldige Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen. <i>Art. 5, onder g Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>	X		2
De chauffeur hanteert geen enkele vorm van fysiek geweld of bedreigingen tegen eenieder. <i>Art. 5, onder h Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>	X		2

De chauffeur begaat geen excessieve snelheidsovertreding van 50 km/u of meer te hard rijden of 30 km/u of meer te hard rijden bij wegwerkzaamheden. <i>Art. 5, onder i Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>	X		2
De chauffeur handelt in het verkeer ordelijk en verantwoord binnen de grenzen van de bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 gestelde kaders. <i>Art. 5, onder j Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur brengt / kan met zijn rijgedrag de consument of andere weggebruikers niet in gevaarlijke situaties brengen. <i>Art. 5, onder k Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>	X		2
<i>In rekening brengen ritprijs</i>			
De chauffeur vervoert de consument tegen maximaal het wettelijk geldende tarief. <i>Art. 6, onder a Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur heeft de taxameter of boordcomputer aangezet en zodanig geplaatst, dat de ritprijs goed zichtbaar is voor de consument. <i>Art. 6, onder b Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur manipuleert de taxameter of boordcomputer niet. <i>Art. 6, onder c Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>	X		2
De chauffeur heeft terstond een bewijs van goedkeuring van de taxameter of boordcomputer beschikbaar. <i>Art. 6, onder d Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur verzoekt de consument niet om fooi, kofferbakgeld, transactiekosten of daarmee vergelijkbare kosten of vergoedingen of berekent deze niet op enigerlei wijze door; <i>Art.6, onder e Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur heeft wisselgeld. <i>Art. 6, onder f Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	0
De chauffeur verstrekt van iedere rit aan de consument een automatisch gegenereerd ritbewijs. <i>Art. 6, onder g Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
<i>Overige eisen</i>			
De chauffeur geeft wijzigingen in zijn situatie die relevant zijn voor de geldigheid van de Taxxivergunning onverwijld door aan de TTO en het college; <i>Art. 7, onder a Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur meldt verlies of diefstal van de Taxxxiraamkaart, keycard of daklicht direct aan het college. <i>Art. 7, onder b Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1
De chauffeur meldt binnen twee dagen bij de TTO iedere overtreding van een van de normen geconstateerd door een ambtenaar in functie of een andere door het college aangewezen persoon. <i>Art. 7, onder c Nadere regels eisen chauffeurs 2018</i>		X	1