



Regeling houdende uitvoeringbepalingen inzake de kwaliteit in het taxivoer (Uitvoeringsregeling kwaliteit taxivervoer 2011)

28 september 2011
Nr. IENM/BSK-2011/126925

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikel 82b, achtste, negende en tiende lid, van de Wet personenvervoer 2000;

Besluit:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder 'wet': Wet personenvervoer 2000.

Artikel 2

De in artikel 82b, eerste lid, van de wet bedoelde gemeentelijke verordening stelt geen regels over het maximum aantal in dat artikel bedoelde organisatorische verbanden.

Artikel 3

De krachtens artikel 82b, tiende lid, van de wet aangewezen gemeenten zijn:

- a. de gemeente Amsterdam;
- b. de gemeente Den Haag;
- c. de gemeente Utrecht;
- d. de gemeente Rotterdam;
- e. de gemeente Enschede;
- f. de gemeente Eindhoven;
- g. de gemeente Haarlemmermeer.

Artikel 4

Deze regeling treedt in werking met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van Artikel I van de wet van 26 mei 2011 tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000, houdende regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer (Stb. 289).

Artikel 5

Deze regeling wordt aangehaald als: Uitvoeringsregeling kwaliteit taxivervoer 2011.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen.*



TOELICHTING

Algemeen

Op 26 mei 2011 is de wet tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000, houdende regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer, tot stand gekomen en op 21 juni 2011 in het Staatsblad gepubliceerd¹. Deze wetswijziging strekt met name tot invoering van aanvullende gemeentelijke bevoegdheden ter verbetering van de kwaliteit van het straattaxivervoer. De wet heeft verder betrekking op een verduidelijking van de reikwijdte van het wettelijk begrip 'taxivervoer' en een vereenvoudiging van het stelsel van de ondernemersvergunning voor taxivervoer. Daarnaast strekt de wet ertoe om de verschillende wettelijke taxibepalingen nader te stroomlijnen en overzichtelijker te positioneren, met name ook om zorg te kunnen dragen voor een goede onderlinge afstemming tussen de bevoegdheden van het Rijk en de aanvullende bevoegdheden van gemeenten. Dit heeft geleid tot een overzichtelijk taxihoofdstuk in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000). Deze wetswijziging treedt in oktober 2011 in werking.

De noodzakelijke uitvoeringsbepalingen van het nieuwe taxihoofdstuk liggen reeds vast in met name het Besluit personenvervoer 2000 en de daarop gebaseerde relevante uitvoeringsregelingen, alsmede in de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer. Dit is mede voorzien in het aangepaste overgangsrechtelijke artikel 142 van de Wet personenvervoer 2000. Het betreft de uitvoeringsbepalingen van de volgende wettelijk verankerde onderwerpen: ondernemersvergunning; klachten en geschillen; verplichtingen betreffende bestuurders en voertuigen taxivervoer; tarieven. De aanvullende *gemeentelijke bevoegdheden* dienen uiteraard te worden ingevuld door de betrokken gemeenten.

In de memorie van toelichting² en in de nota naar aanleiding van het verslag³ aangaande bovenbedoeld wetsvoorstel, zijn op een tweetal punten nog specifieke uitvoeringsregels toegezegd. De onderhavige uitvoeringsregeling strekt tot vastlegging van die nadere regels. In het onderstaande wordt dit nader toegelicht.

Gemeentelijke bevoegdheden en model van groepsvorming: gemeenten mogen geen regels stellen over het maximum aantal groepen

Op grond van het nieuwe artikel 82b van de Wp2000 kan een gemeente het zogenoemde model van groepsvorming invoeren. In het belang van een goede inrichting en uitvoering van dit model kent dit wetsartikel aan de gemeenten een aantal bevoegdheden toe. In de memorie van toelichting en de nota naar aanleiding van het verslag^{2, 3} betreffende het bovenbedoelde wetsvoorstel is op de achtergronden en inhoud van die gemeentelijke bevoegdheden uitvoerig ingegaan.

In die stukken is aangegeven dat het niet in de lijn van het wetsvoorstel ligt dat de gemeenten regels stellen over het maximum aantal groepen. Overeenkomstig de toezegging gedaan in de genoemde nota naar aanleiding van het verslag³, wordt deze restrictie met de onderhavige uitvoeringsregeling buiten twijfel gesteld. Op dit punt wordt gebruik gemaakt van de in artikel 82b, achtste en negende lid, van de Wp2000 bedoelde bevoegdheid om voorwaarden en beperkingen te stellen betreffende de hierbedoelde gemeentelijke bevoegdheden. Hierin wordt voorzien in artikel 2 van de onderhavige uitvoeringsregeling.

Aanwijzing gemeenten die het model van groepsvorming mogen invoeren

In artikel 82b, tiende lid, is vastgelegd dat het in dat artikel bedoelde model van groepsvorming uitsluitend kan worden ingeroepen door bij ministeriële regeling aangewezen gemeenten. In de nota naar aanleiding van het verslag³ is gemotiveerd dat in dit verband, op het moment van invoering van de nieuwe taxiwetgeving, de volgende gemeenten worden aangewezen:

Amsterdam, Den Haag, Utrecht, Rotterdam, Enschede, Eindhoven en Haarlemmermeer. Dit is vastgelegd in artikel 3 van de onderhavige uitvoeringsregeling.

Administratieve lasten

De in artikel 3 van deze regeling bedoelde aanwijzing van gemeenten maakt het mogelijk dat deze gemeenten het bovenbedoelde model van groepsvorming toepassen. Invoering van dit model in een gemeente kan leiden tot administratieve lasten. Deze mogelijke administratieve lasten zijn reeds uitvoerig getypeerd en beschreven in hoofdstuk 7 van de memorie van toelichting bij het bovenbe-

¹ Stb. 289.

² Kamerstukken II 2009/10, 32 424, nr. 3, blz. 9, tweede tekstblok.

³ Kamerstukken II 2011/11, 32 424, nr. 6, blz. 9, tweede tekstblok en blz. 10, tweede tekstblok.



doelde wetsvoorstel².

Advies Overlegorgaan Personenvervoer

Een ontwerp van deze regeling is overeenkomstig artikel 106 van de Wp2000 voorgelegd aan het Overlegorgaan Personenvervoer. Van de zijde van het Koninklijk Nederlands Vervoer Taxi (KNV taxi), Reizigersvereniging Rover, Connexxion Taxi Services en Taxi- en Touringcarcentrale Noord Oost Friesland zijn reacties ontvangen.

De reacties zijn op het punt van de in de regeling bedoelde invulling van de gemeentelijke bevoegdheden in hoofdzaak instemmend van aard en hebben niet geleid tot aanpassing van teksten.

Blijkens de ingekomen reacties wordt de in de ontwerpregeling voorgestelde effectuering van de vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid voor ondernemers, echter niet ondersteund. Hoewel KNV taxi in beginsel voorstander is van deze vrijstellingsmogelijkheid, wordt van deze zijde thans indringend geadviseerd om deze vrijstelling niet al met ingang van 1 oktober 2011 te effectueren. KNV taxi adviseert thans om de vrijstelling pas in te voeren na afloop van een bepaalde periode waarin de met de wetwijziging van 26 mei 2011 beoogde nieuwe taxiregels effectief zijn gebleken.

Ook de G4-gemeenten die nauw bij het taxitraject betrokken zijn, ondersteunen thans een dergelijk uitstel van deze vrijstelling.

Geconcludeerd dient derhalve te worden dat voor de eerdere ontwerpregeling voorgestelde invoeringsdatum van de vrijstelling (oktober 2011) geen goed draagvlak bestaat. Een voldoende maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak is tot op heden in het taxitraject echter een leidend principe geweest, en acht ik ook voor de toekomst noodzakelijk. Mede op basis van deze overwegingen is in de voorliggende regeling afgezien van invoering van de vrijstelling. Gelet op de bovenbedoelde advisering zal de invoering mede afhankelijk worden gesteld van de uitkomsten van de voorziene evaluatie van het nieuwe taxipakket.

Voor het overige hebben de ingekomen reacties niet geleid tot aanpassing van de onderhavige uitvoeringsregeling.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen.*

² Kamerstukken II 2009/10, 32 424, nr. 3, blz. 9, tweede tekstblok.