

Gemeenten met een eigen taxiverordening

Amsterdam

Sinds 2012 is de Amsterdamse [taxiverordening](#) van kracht, voor de Amsterdamse opstapmarkt. Deze is uitgebreid van opzet en stelt diverse kwaliteitseisen aan toegelaten taxi organisaties (de TTO), de chauffeur, die daarbij aangesloten moeten zijn en de taxi. Ook moet een chauffeur de Amsterdamse taxi-examens van het CCV hebben behaald (theorie en praktijkexamen). Daardoor mogen ze bijv. ook gebruik maken van de tram/busbanen in Amsterdam. Via de site van de gemeente is veel informatie over de TTO's in Amsterdam, de waardering van klanten en de inhoud van de regels terug te vinden. Sinds 2012 is de verordening een aantal keer gewijzigd en er geldt binnen de ring A10 sinds 1 januari 2018 een milieuzone voor taxi's op diesel. Ook werken de gemeente en de taxiorganisaties samen aan een gezonde stad met een uitstootvrije taxibranche in 2025. De afspraken staan in het convenant 'Schone taxi's voor Amsterdam'. Meer weten? [Klik dan hier](#).

Rotterdam

De Rotterdamse taxibranche is in 2008 al aan de slag gegaan met zich voor te bereiden op de komst van een gemeentelijke taxiverordening. Ze richtten toen de SKRT (stichting Kwaliteitsverbetering Rotterdamse taxi's) op, die verantwoordelijk is voor het opstellen en afgeven van een lokaal kwaliteitslabel RTx. De gemeente Rotterdam voerde in 2013 de [taxiverordening](#) in, die vanaf 2014 in werking is getreden. Hierdoor moeten ondernemers aangesloten zijn bij een groep, een toegelaten taxi organisatie (TTO) en de chauffeurs moeten in het bezit zijn van RTx, dat inmiddels niet meer door de SKRT wordt afgegeven maar door een organisatie die wordt ingehuurd door de gemeente. Meer informatie is [hier te vinden](#). Dat RTx bestaat uit een doen van een opleiding en een examen.

Den Haag

Sinds medio 2014 is er in Den Haag een [taxiverordening](#) van kracht. De gemeente heeft er hier voor gekozen de verordening beperkt te houden (net als in Rotterdam) en de samenwerking met de lokale branche via [STH](#) (Stichting Taxibelang Haaglanden) op te zoeken. STH bestond voor 2014 al enige jaren, omdat gemeente en STH een convenant hadden afgesloten met als doelstellingen: verenigen van de lokale ondernemers en komen tot kwaliteitsverbeteringen. STH geeft in Den Haag een Haags kwaliteitslabel uit (HTx) (het lijkt qua label sterk op dat van Rotterdam). Als een chauffeur een aantal examens en cursussen heeft gedaan en zich committeert aan het gedragsprotocol krijgt deze het HTx uitgereikt. Daarnaast moet ook in Den Haag een ondernemer zich aansluiten bij een TTO.

Utrecht

De Utrechtse taxibranche heeft enkele jaren geleden (2012) Taxikeur Utrecht opgezet. De stichting taxikeur Utrecht (STKU) beheerde dat label. De branche wilde zelf een eigen label inrichten, om daarmee de kwaliteit van de dienstverlening te bevorderen. Een chauffeur die op bepaalde standplaatsen wilde staan moest ook dat kwaliteitslabel hebben. In een later stadium (2015) heeft de gemeente besloten een [taxiverordening](#) in te voeren. Vanaf medio 2018 is deze verordening dusdanig aangepast dat de SKTU het label niet meer beheert, maar alles via de gemeente Utrecht verloopt.

Den Bosch

Sinds 2016 geldt er een [taxiverordening](#) in Den Bosch. Qua model lijkt het sterk op dat van Den Haag, Rotterdam en Utrecht (alleen heeft Den Bosch geen verplichte groepsvorming, de TTO's). Wat langer geleden was er door de lokale taxibranche, ILT en gemeente een convenant gesloten om de kwaliteit in de opstapmarkt te verbeteren. Echter zonder resultaat, sterker nog, de kwaliteit was na afsluiten

van het convenant juist verslechterd. ILT en gemeente zegde daarom het convenant op. Door de komst van het (cultureel) Jeroen Boschjaar in 2016 wilde de gemeente echter wel weer wat met het taxidossier, aangezien taxi's in veel gevallen het visitekaartje van de stad zijn, zeker in zo'n cultuurjaar. Vandaar de komst van de taxiverordening. In de taxiverordening is opgenomen dat een chauffeur aan bepaalde eisen moet voldoen en dat zijn taxi herkenbaar is. De kwaliteitseisen zijn onderdeel van het [Bossche keurmerk](#), dat de stichting Bossche kwaliteitstaxi beheert.

Eindhoven

Gemeenteraad van Eindhoven heeft eind september 2016 ingestemd met een eigen [taxiverordening](#). De verordening is per september 2017 ingegaan. Taxichauffeurs moeten zich verenigen in een TTO (toegelaten taxi organisatie) en aan bepaalde extra eisen voldoen. De Stichting Eindhovense Kwaliteitstaxi, is bij de uitvoering van de taxiverordening nauw betrokken. Deze lokale stichting is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de chauffeurs. Door op [hier](#) te klikken kom je op een site waar je meer informatie terug kunt vinden.

Tilburg

De gemeente van Tilburg heeft in 2018 ingestemd met een [taxiverordening](#). Om daarmee de kwaliteit van het taxivervoer in de opstapmarkt te verbeteren. Daarmee is het Tilburg taxivignet (waar bij Carnaval al mee gewerkt werd) structureel geworden in feite. De verordening stelt eisen aan de chauffeurs. Zo moet een certificaat levensreddend handelen behaald worden, maar ook een certificaat houding en gedrag en stads- en stratenkennis van Tilburg. Er is geen aparte stichting die verantwoordelijk is voor afgifte van een lokaal kwaliteitslabel, zoals dat in andere steden wel is gedaan. In Tilburg regelt de gemeente het zelf, waarbij voor het afnemen van de examens bij chauffeurs een extern examenbureau is ingeschakeld. De verordening is medio 2019 ingegaan. Meer weten ? [Klik dan hier](#).

Breda

In Breda werd in het verleden tijdens Carnaval en het Jazz festival met een vignet gewerkt. Eerdere pogingen om tot een taxiverordening te komen waren niet gelukt. Maar na het aantreden van een nieuw college en wethouder zijn er stappen gemaakt om toch te komen tot een eigen [taxiverordening](#). De gemeente werkt samen met de [Stichting KwaliteitsTaxi Breda](#) (SKB). De SKB ontwikkelt en beheert het lokale Bredase kwaliteitskeurmerk. En verstrekt het Bredase taxikeurmerk aan chauffeurs die voldoen aan de door de gemeente gestelde eisen.

Arnhem

In oktober 2016 nam de gemeenteraad in Arnhem een motie aan die het college van Burgemeester en Wethouders opriep om tot verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer te komen. En om in overleg en samenwerking met de branche, verenigd in de Stichting Kwaliteitstaxi Arnhem (SKTA), tot een uitgewerkt voorstel voor een taxiverordening voor Arnhem te komen. Medio 2019 is de [Arnhemse Taxiverordening](#) ook aangenomen door de gemeenteraad. Wanneer de verordening daadwerkelijk in werking treedt is nog niet bekend. Hierover zullen de gemeente en SKTA nog verdere afspraken moeten maken.

Overige gemeenten

In enkele gemeenten in Nederland gelden tijdens bepaalde evenementen aanvullende, lokale regels. Bijvoorbeeld tijdens de Vierdaagse in Nijmegen en Maastricht. Ook in Assen tijdens de TT kunnen bepaalde extra regels gelden. Veelal moet een bepaald vignet gevoerd worden om tijdens deze evenementen te kunnen werken. Ga bij de gemeente na wat deze regels voor je betekenen als je in deze steden werkt als taxiondernemer. Recent kondigde bijv. Groningen aan ook iets met eigen taxibeleid te willen doen.

Luchthaven Schiphol

Op Schiphol gelden afwijkende regels. De taxistandplaats en de buffer zijn afgesloten met een slagboom. En toegang tot de buffer en standplaats hebben alleen die bedrijven die de concessie Schiphol hebben gewonnen, dan wel toegelaten zijn om op de aanvulstrook te gaan staan. De stichting Taxi Controle houdt toezicht. Voor meer informatie klik [hier](#). Daarnaast gelden er buiten dat gebied extra regels om overlast te voorkomen. De [gemeente Haarlemmermeer](#) heeft deze opgesteld.

Haal of breng je van tijd tot tijd klanten van of naar Schiphol ? Dan moet je of je taxi parkeren en vervolgens je klant ophalen in de hal, of je klant afzetten bij de vertrekhal. Een andere mogelijkheid is om je klant af te halen via de zogenaamde STA-balie.