

Al aan het einde van de 16de eeuw lieten welgestelde Amsterdammers zich in rijtuigen over de grachten vervoeren. In 1595 waren er zoveel koetsen dat in enkele straten zelfs eenrichtingsverkeer nodig was. Een bekende koetsenmaker in Nederland was Spijker op de Stadhouderskade in Amsterdam. In de Spuistraat kon men terecht voor alles wat bij de aanschaf van een koets nodig was. De komst van de auto verdreef later de koetsen uit het straatbeeld. Naast de paardentram was de 'paardentaxi' een populair vervoersmiddel voor de meer vermogende Amsterdammer. In 1905 reden de eerste taxi's in Amsterdam en in 1909 werd er voor het eerst een vergunning afgegeven voor personenvervoer met Duitse elektrische voertuigen. De laatste door paarden getrokken cabine werd ingetrokken in 1947. Op 25 juni 1940 opende de firma Sloothaak een dienst met een paardentaxi van de Heemraadschapslaan tot bus H bij de Kalfjeslaan. Het woord 'taxi' komt van het oud-Griekse woord *τάξις* (taxis), wat 'betaling' betekent. Dit oud-Griekse woord was de basis voor de Franse term 'taximètre' en de Duitse variant 'taxameter'. Beide woorden zijn gerelateerd aan de Middeleeuws Latijnse term 'taxa', wat oorspronkelijk werd gebruikt om een huurprijs of taxatie voor huurrijtuigen aan te duiden.

Interessant genoeg was de taxameter, het apparaat dat de afgelegde afstand en daarmee de ritprijs meet, er vóór de moderne taxi. Deze meter maakte het mogelijk om een eerlijke prijs te berekenen, gebaseerd op de afgelegde afstand of tijd.

In 1948, werd de Austin FX3 London's 'Black Cab' geïntroduceerd. Het ontwerp van de taxi was hoofdzakelijk het werk van Jack Orr, Don Cobb, J. Jones en Bill Lucas, de laatste werkte voor Carbodies. Ook betrokken bij het project was Robert Overton, namens de distributeur, Mann & Overton die de verkooprechten had voor de Austin taxi in London. Het werk aan het project begon in 1944, maar pas in 1948 werd het uiteindelijke ontwerp onthuld bij Mann & Overton's aan Wandsworth Bridge Road.

De London Taxi Company heeft in 2017 voor 376 miljoen euro (waarvan 92 miljoen gesubsidieerd) een nieuwe fabriek geopend in het Britse Coventry om elektrische Engelse taxi's en bestelbusjes te produceren. The London Taxi Company (LEVC) is sinds februari 2017 van het Chinese bedrijf Zhejiang Geely Holding Group Co. Geely (VOLVO) nam The London Taxi Company over van Manganese Bronze voor 13,9 miljoen euro. Manganese Bronze, die de zwarte taxi's al sinds 1948 bouwde, maakte al sinds 2007 verlies en stevende op een faillissement af. Geely (Volvo) nam in 2006 een aandeel van 23% in de onderneming en redde het bedrijf.

Vanaf januari 2018 moesten alle zwarte taxi's in het Verenigd Koninkrijk een elektrische aandrijflijn hebben. De fabriek, met slechts 250 werknemers, leverde de eerste zes testexemplaren van de LEVC TX op 18 oktober 2017. De hybride taxi's hebben een elektrische actieradius van circa 101 kilometer. In combinatie met een 3 cilinder verbrandingsmotor die dienst doet als generator, kan dit oplopen tot 513 kilometer. Door 's nachts op te laden en tijdens pauzes gebruik te maken van snelladers verwacht LEVC dat chauffeurs per week gemiddeld 837 kilometer elektrisch kunnen rijden. In januari 2018 werd het testwerk afgerond voor de Zero Emission Capable (ZEC) certificering. Om voor dit certificaat van het Londense openbaar vervoersbedrijf in aanmerking te komen moet minimaal 48 kilometer elektrisch gereden kunnen worden en mag het voertuig niet meer dan 50 gram CO₂ per kilometer uitstoten. De LEVC TX heeft wifi en USB poorten. De batterijen zijn van Koreaanse makelij en de elektrische motor wordt in China gebouwd. LEVC (London Electric Vehicle Company) heeft Stern Lijnden als dealer die de TX Taxi en TX Shuttle levert. De TX werd medio 2017 al geïntroduceerd. Met name in de omgeving van Amsterdam zie je de TX – waarvan het uiterlijk doet denken aan dat van de bekende Londense taxi's – geregeld rijden. De auto kost in Nederland 75.000 euro. Ruim 7.350 van de in totaal 14.700 zwarte taxi's in Londen is overgestapt op de elektrische TX-taxi.

Het aantal Londense taxi's en de bijbehorende licenties kelderde door de Coronapandemie in Londen van 18.900 naar 15.000. De verhuurbedrijven voor de taxi's werden gedwongen om velden en landbouwgrond verspreid over de rand van de stad bij boeren te huren om voertuigen die door de chauffeurs werden teruggegeven massaal op te slaan. De taxichauffeurs verdienden door de Coronapandemie een kwart van de normale loon en chauffeurs verkochten hun taxi's voor ver onder de marktwaaarde om de crisis door te komen. De pandemie was een complete nachtmerrie voor de meeste taxichauffeurs. Het in Noord-Londen gevestigde verhuurbedrijf GB Taxi Services zag dat de bezetting van haar vloot van 100 zwarte taxi's kelderde van 95% voor de crisis tot slechts 10%, ondanks de halvering van de vergoedingen om chauffeurs toch aan te moedigen hun voertuigen te behouden.

De Londense elektrische Black Cabs TX rijden vanaf 2018 in Den Haag via de RTC/RMC voor o.a. Holland Casino, MN, FMO, World Forum en hotels zoals het Kurhaus en NH-hotels. De Black Cabs worden door RTC/RMC aangeschaft en geïmporteerd uit Birmingham. In totaal worden uit Engeland enkele honderden taxi's door Green Roads geïmporteerd.

Harry Nathaniel Allen was de oprichter van The New York Taxicab Company. Hij speelde in de VS een sleutelrol in de evolutie van de taxi. In 1907 importeerde hij 600 Franse auto's om als taxicabs te dienen in New York City. Hij gebruikte het woord 'taxicab' uit het Engels, een samenvoeging van 'taximeter' en 'cabriolet'. Na grondig onderzoek naar de meest opvallende kleur voor een voertuig, koos hij voor geel. Dit was het begin van de iconische gele taxi's die nog steeds kenmerkend zijn voor New York. De burgemeester van New York wil in 2025 elektrische helikopter-taxi's in te zetten. De helikopters zouden vliegtuigpassagiers van en naar de luchthavens in de stad moeten vervoeren. 13 november 2023 werden de eerste testvluchten uitgevoerd.

In Duitsland heeft Volocopter van toezichthouder LBA goedkeuring gekregen om vliegende taxi's te produceren, al mag er vooralsnog niet mee worden gevlogen. De elektrische toestellen met de naam VoloCity bestaan uit een capsule met daarboven een grote ring. Die ring is voorzien van meerdere rotoren, waarmee de helikopter verticaal kan opstijgen en landen. De VoloCity biedt plek aan twee passagiers. Ze vliegen stil en uitstootvrij. Volocopter wilde eigenlijk al passagiers vervoeren tijdens de Olympische Spelen in Parijs van komende zomer. Maar daarvoor heeft het Duitse bedrijf nog geen vergunning. De Europese luchtvaartautoriteit EASA onderzoekt bovendien nog welke certificering de taxi's moeten krijgen.

Taxibedrijf

Om in Nederland taxiondernemer te kunnen worden heb je een bedrijfsvergunning, een VOG, een taxi- en aansprakelijkheidsverzekering, medische- en autokeuringen, chauffeur- en ondernemerskaart, een BCT, navigatie, taximeter, printer, aansluiting TTO, pinapparaat, simkaart, dataverbinding, een jaarlijkse update voor de BCT, eventueel een TX certificaat en bij voorkeur ook een ontheffing en opleiding trambanen en tot slot blauwe kentekenplaten nodig. Sommige Gemeenten hebben daarnaast nog een eigen vergunningstelsel met eigen regels en voorschriften. Niet verplicht zijn, een lidmaatschap bij een geschillencommissie en een EHBO opleiding, behalve dat dit laatste wel weer nodig is voor een TX keurmerk. Aan het niet voldoen aan de regels zijn zware boetes verbonden.

Taxi geschiedenis

Op 1 januari 2000 werd de Nederlandse taximarkt geliberaliseerd en werd de Wet personenvervoer 2000 van kracht. Alle eerder “gekochte” vergunningen die vaak als oudedagsvoorziening werden gezien, werden in een klap waardeloos. De waarde van een vergunning was, vanwege de beperkte uitgifte, destijds zo’n 100.000 gulden. Het vrijgeven van de markt leidde ook tot grote problemen tussen de gevestigde chauffeurs en de nieuwkomers. Het aantal taxi’s steeg fors van 16.000 naar 37.000 waarvan circa 5.000 eigen rijders. Deze eigen rijders kwamen vooral in het weekend uit alle delen van het land naar de grote stad om hun omzet op te vijzelen. Bij taxistandplaatsen vormden zich lange taxi-files en klanten werden geïntimideerd. Toen ook de first-in-first-out regeling op de standplaatsen werd afgeschaft leidde dit tot nog meer problemen.

Taxistatistieken

In 2020 werd landelijk 943.362.000 kilometer gereden door taxi’s. In 2021 bedroeg dit aantal 1.085.279.000. Vooral in Amsterdam en Utrecht kwamen er veel taxibedrijven bij. In 2007 waren er nog slechts 4.700. Op 1 oktober 2017 was het aantal gegroeid naar 8.945 taxibedrijven. In 2020 reden er 35.858 taxi’s. Ongeveer 75% is actief in contract-taxivervoer en de rest is hoofdzakelijk werkzaam als straattaxi. Ongeveer 8.000 zijn zzp’er en circa 70 % is van niet Westerse afkomst. Er zijn in totaal nu ruim 14.356 taxibedrijven actief in Nederland met één of meer (soms wel honderden) voertuigen. In totaal zijn er 27.000 taxi’s die beschikken over een geactiveerde BCT waarvan een kleine 16.000 in het contractvervoer. Sinds de uitbraak van de coronapandemie in 2020 werden er meer dan 6.300 taxikentekens geschorst door de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De voertuigen hebben hierdoor dan geen geen verzekeringsplicht. In januari 2019 werden nog 283 nieuwe taxi’s geregistreerd, maar een jaar later zijn dit er nog slechts 59. Ook in de maand mei kwamen er maar 3 nieuwe taxi’s bij in plaats van 404 nieuwe in mei 2019. In juli 2019 werden er 637 nieuwe taxi’s ingeschreven en in 2020 zijn dat er nog slechts. Vanaf maart is de daling mede door de coronapandemie waardoor het werk in de taxisector vrijwel stil kwam te liggen, maar zeker ook het afschaffen van de bpm aftrek telt mee. In de opstap- en bestelmarkt is er nog altijd maar een fractie van het werk dat er voor de crisis was. Veel taxi’s waren of zijn vanwege de pandemie voorlopig geschorst. De omzet van de gemiddelde taxichauffeur in de grote steden is slechts 50 euro per dag. 87 procent van de totale straattaxi-sector heeft vanwege de Corona pandemie, een schuld opgebouwd oplopend van 1000 tot 20.000 euro. De meeste chauffeurs reden voorheen parttime gemiddeld 11 tot 20 uur per week. Dit kwam gemiddeld neer op meer dan een miljoen ritten per week. Hiervan waren 650.000 ritten ten behoeve van zorgvervoer, 100.000 voor zakelijke ritten en 250.000 ritten werden gereden voor particulieren. In een stad als Amsterdam reden gemiddeld zo’n

3.600 taxi's voor twaalf TTO's en zo'n 1.000 voor Uber. Het aantal is na een aantal jaren gereduceerd tot 7. Er zijn 2.490 taxibedrijven in Amsterdam

Tussen 2012 en 2017 maar vooral ook in 2020/2021 is het aantal dienstverbanden in de bedrijfstak afgenomen en wel in alle contractsoorten, zowel fulltime, parttime als MUP'ers. Het aantal dienstverbanden is in totaal ook fors gedaald. Het aantal fulltimers daalde het hardst (43%). Het aantal MUP-contracten is in diezelfde periode gedaald met 18% (1.220 dienstverbanden) en het aantal parttime dienstverbanden is gedaald met 19% (2.371 dienstverbanden). Het aantal bedrijven met personeel in loondienst in de taxisector is de laatste vijf jaar gedaald van 1.236 bedrijven in 2012 naar 967 bedrijven in 2017. De snelste daling vond plaats tussen 2014 en 2015 en 2020 en 2021 een daling van elk meer dan honderd taxibedrijven. De totale instroom van nieuwe chauffeurs schommelt rond 10.000 mensen per jaar, waarvan ongeveer een derde bestaat uit nieuwelingen of chauffeurs die langer dan twee jaar uit de sector zijn geweest. In 2019 waren er nog 851 taxibedrijven met personeel en in 2020 bleven er 757 over en de totale loonsom verminderde

In 2017 waren er 8.945 taxibedrijven en in 2019 was dat aantal nog opgelopen naar 11.203. Vooral in Amsterdam kwamen er de laatste jaren tbv Uber veel taxibedrijven bij. Veel van deze taxichauffeurs zijn woonachtig in Stadsdeel Nieuw West. De verschuiving van (middel)grote naar kleine taxibedrijven was het grootst in Den Haag en Utrecht. Het werk als taxichauffeur is vaak onderdeel van een re-integratie traject. In 2016 en 2020 was er een forse piek aan faillissementen en kregen duizenden werknemers met een faillissement te maken. De totale omzet van de taxibranche bedroeg voor de Coronapandemie circa 1,2 miljard euro per jaar. De kosten zijn gemiddeld 60 % van de omzet. Een straattaxi reed tijdens de Coronapandemie gemiddeld zo'n 26.600 km per jaar in plaats van de gebruikelijke 40.000 en zet circa 41.000 euro om. Van 2015 tot en met 2020 gingen er mede door de Coronapandemie circa 400 taxibedrijven failliet.

En niet alleen in Nederland, maar ook in België ging in februari 2023 DTM TAXI in Antwerpen na meer dan halve eeuw failliet en stonden 85 werknemers op straat. Het Antwerpse familiebedrijf startte in 1971 en groeide uit tot een toonaangevend vervoersbedrijf met 70 taxi's. Het taxibedrijf had te maken met de coronacrisis en de sluiting hierdoor van de horeca en de cultuursector, maar ook was er onvoldoende steun. Daarbovenop kwamen de hoge brandstofprijzen en de stijgende loonkosten als gevolg van de inflatie. Ten slotte was ook de toenemende druk door concurrentie van bedrijven als Uber.

In alle grootste taxigemeenten in Nederland groeide in 2017 het aantal taxibedrijven weer. De grootste procentuele toename was in Haarlem, waar het aantal bedrijven bijna verviervoudigde, van 25 naar 115 bedrijven. In Purmerend en Haarlemmermeer was de groei met ongeveer 20 procent in tien jaar tijd relatief laag. Maar liefst zes op de tien grootste taxigemeenten liggen in de buurt van Amsterdam of Schiphol.

Ruim een derde van de groei van het aantal taxibedrijven in ons land komt door de toename van het aantal taxibedrijven in de hoofdstad. Bijna een op de drie Nederlandse taxibedrijven is er gevestigd. Amsterdam heeft tegenwoordig bijna vijf keer zoveel taxibedrijven als de tweede taxistad Rotterdam.

In 2023 bestaat 80% van de taximarkt uit de contractmarkt, 16% uit de bel- en bestelmarkt en 4% uit de opstapmarkt. De vraag in de opstapmarkt neemt af, omdat steeds meer ritten van tevoren worden besteld. Dit gebeurt onder meer via platformen. Naast bovengenoemde markten is er ook illegaal taxivervoer door snorders. Nederland telt op dit moment 14.356 taxibedrijven met ca 27.000 werknemers. Van ZZP'rs zijn er nu 43 procent meer dan vijf jaar geleden. (ca 9.000) Bijna de helft van de taxibedrijven (7.021) zijn werkzaam in Noord-Holland en dan voornamelijk in en rond Amsterdam

en op Schiphol. De grootste stijging is in de provincie Utrecht, waar nu 40 procent meer taxiondernemers zijn dan vijf jaar geleden. Er

De taximarkt bestaat momenteel uit ongeveer:

- 14.356 ondernemingen
- 53.000 chauffeurskaarten
- 33.106 voertuigen

De trend richting elektrische auto's gaat door. Uit het kercijfer rapport van het AIM in 2022 bleek dat het aantal elektrische voertuigen sinds 2017 aanzienlijk is gestegen.

In 2022 waren 23,5% van taxibusjes, 32,7% van taxi's, 8,9% rolstoeltaxi's en 4,6% van rolstoeltaxibussen namelijk elektrisch.

Contractvervoer

Contractvervoer maakt zo'n 80 % van het totale taxivervoer uit. Hieronder vallen: leerlingenvervoer (vervoer van kinderen met een beperking of een bepaalde geloofsovertuiging van en naar een specifieke school), zittend ziekenvervoer (vervoer van rolstoelgebruikers en patiënten, van en naar ziekenhuizen, via de zorgverzekeraars), Valys vervoer (zogenaamd bovenregionaal vervoer t.b.v. ouderen en gehandicapten), AWBZ vervoer (nu Wlz vervoer) (vervoer van ouderen en patiënten van en naar instellingen), WSW/Wia (vervoer van en naar werkinstellingen of in het kader van scholing tbv werk) en Regiotaxi (daar waar geen vaste OV bus meer rijdt, rijdt een vraagafhankelijk systeem). Onder het contractvervoer valt ook het zakelijk vervoer (denk aan vervoer van Vips, directieleden, ministeries e.d.). En tot slot is het huisartsenvervoer (HAP) is een onderdeel van het contractvervoer.

De marges op het aanbesteed taxivervoer zijn zo laag en de kosten zo hoog dat kleine tegenvallers al kunnen leiden tot verlies en/of faillissement. Hierdoor daalt het aantal "dure" taxichauffeurs in loondienst behoorlijk. Bijna de helft van de zorgvervoerders draait momenteel verlies. Er is een grote afname van fulltime chauffeurs omdat de werkzaamheden zich veelal concentreren op en rond de spijtijden en het werk veelal wordt overgenomen door vrijwilligers die daar een hogere onkostenvergoeding voor krijgen van 1.500 euro per jaar. Per jaar worden zo'n 80.000 leerlingen vervoert voor zo'n 2.900 per leerling. Voor de nieuwe aanbestedingsprocedure is een minimumtarief in het leven geroepen, welke voorlopig is vastgesteld op ruim 26 euro per uur. Het minimumtarief ligt daarmee fors hoger dan het huidige uurtarief van 19,33 euro. Per leerling per rit levert dit circa 6 euro omzet op. Omdat een schooljaar slechts 261 dagen heeft komt dit neer op een omzet per busje van gemiddeld € 24.000 per jaar mits de busjes volledig bezet zijn. De aanbestedingen worden vaak gedaan door de grotere bedrijven die het werk op hun beurt voor 10 procent commissie weer uitbesteden aan kleinere bedrijven. Er moet dus meestal voor twee of meer bedrijven overhead van de marge (en de kwaliteit) af. Koninklijk Nederlands Vervoer heeft daarom het modelbestek voor doelgroepenvervoer gelanceerd en er werd een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) ingesteld, waarin is geregeld hoe je voor onder meer WMO-vervoer op basis van kwaliteit tot reële prijzen komt. Het modelbestek definieert wat kwaliteit is in het doelgroepenvervoer en moet nu worden meegewogen in de aanbesteding om tot een reële prijs te komen, waarvoor de AMvB het instrument is. Het aantal leerlingen dat met taxi's wordt vervoerd, is de afgelopen jaren met 12,5 procent afgenomen. Deze ontwikkeling hangt sterk samen met de kostenbesparingen die gemeenten realiseren in het leerlingenvervoer.

FNV Taxi constateerde dat vaak niet alle gewerkte uren uitbetaald worden. De 12.000 MUP-krachten in de sector maken voor ruim 33% deel uit van het totaal aantal dienstverbanden. MUP krachten worden ingezet op schoolroutes en worden ernstig onderbetaald omdat veel werkgevers niet de wettelijk verplichte drie uur per oproep betalen. Wanneer deze taxichauffeurs drie maanden lang een bepaald aantal uren maken dan kunnen zij een parttime-contract claimen, maar uit angst voor ontslag doen de meesten dat niet. Ook worden vaak alleen de beladen ritten uitbetaald en niet de wachttijd. Op 16 februari 2018 werd Valys voorlopig gegund aan de combinatie Transvision, RMC en ZCN. Valys is bovenregionaal sociaal-recreatief vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Deze publieke dienst heeft ruim 400.000 gebruikers en wordt uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS). De ritten in en rond Amsterdam gaan grotendeels uitgevoerd worden met de LEVC TX. De combinatie is ook de huidige uitvoerder van Valys voor de komende vier jaar.

Het leerlingenvervoer in Utrecht valt de komende jaren 1,2 miljoen euro duurder uit dan begroot. Nadat eerst Connexxion het leerlingenvervoer van ongeveer 850 leerlingen voor zijn rekening nam kwam er een aanbesteding waarbij de vervoerders gebruik moesten maken van alternatieve brandstoffen of elektrische aandrijving in hun voertuigen. Willemsen De Koning won en beloofde een wagenpark dat 95 procent emissieloos is. Dat loopt in vier jaar zelfs op naar 98 procent. Dat betekent wel dat het vervoer in 2019 280.000 duurder uitvalt dan begroot, en in 2020 980.000 euro – 1,2 miljoen in totaal. Willemsen – de Koning is met ruim 800 chauffeurs één van de grotere vervoersbedrijven van Nederland. Kinderen die te laat worden opgehaald, lange routes moeten uitzitten of zelfs helemaal worden vergeten. Ongeveer 72.000 kinderen die gebruik maken van het leerlingenvervoer krijgen daar regelmatig mee te maken. Het gaat vooral kinderen die vanwege een beperking naar hun basis- of middelbare school gebracht moeten worden. Dat vervoer is al jaren beneden peil. Busjes die niet komen opdagen, lange routes rijden of überhaupt niet geschikt zijn voor speciaal vervoer. Als er een taxi komt waar de rolstoel niet in mee kan moet zo'n kind zonder rolstoel naar school en ondervindt daar dan de hele dag last van. Vorig jaar waren er veel problemen en ook dit jaar gaat er weer van alles mis. Kinderen van vier jaar oud zitten soms wel drie uur per dag in een busje.

Per taxi met een chauffeur in loondienst wordt van elke euro omzet gemiddeld 10,25 cent winst gemaakt. De kosten zijn gemiddeld 89,75% van de omzet, met als grootste kostenpost het personeel met een aandeel van 44,57%. Op jaarbasis wordt per taxi gemiddeld ruim 61.000 kilometer afgelegd. De minibuses leggen jaarlijks circa 33.000 kilometer af en de rolstoelvoertuigen circa 67.000 km. Een kwart van de taxibedrijven richt zich op de straattaximarkt en de rest houdt zich vrijwel uitsluitend bezig met contractvervoer en met personeel in loondienst. Ruim 2.000 bedrijven zijn actief in beide markten en de meesten zijn actief in de vier grote steden.

De straattaximarkt wordt vooral bediend door eigen rijders (zelfstandigen zonder personeel, ofwel zzp'ers) die veelal aangesloten zijn bij een TTO of die via pachtconstructies rijden. Het is nog steeds toegestaan om een VOF (Vennootschap onder Firma) te hebben met meerdere vennoten en met maar één of twee procuratiehouders die de VOF moeten aansturen, boekhouden en adviseren. De procuratiehouders ontvangen van elke vennoot drie- tot vierhonderd euro per maand voor de vergunningen. De pachtconstructie is in feite wettelijk toegestane ontduiking van de regelgeving. Het belang van de opstapmarkt voor de taxiklant en daarmee van de standplaatsen, neemt af. Ca. 85 % van de taxiriten wordt vooraf via de app- online, of telefonisch besteld. De standplaats Leidseplein in Amsterdam bijvoorbeeld verwerkt op piekmomenten ca. 160 ritten per uur. Het aandeel taxigebruikers dat een taxi aanhoudt op straat blijft ongeveer gelijk. Het water staat de meeste TTO

chauffeurs tot aan de lippen door de grote toename van het aantal taxi's, de moordende concurrentie van Uber en de steeds duurder wordende registratie, autokosten en verzekeringen.

Vluchtelingen- en asielzoekersvervoer

In opdracht van de ketenpartners organiseert het Ketenbreed Operationeel Coördinatiecentrum Vreemdelingen (KOCV) vervoer van asielzoekers tussen locaties. Hierbij wordt in specifieke gevallen op kosten van de Overheid gebruik gemaakt van taxi's. Zowel de IND als het COA hebben een mantelovereenkomst met een vervoerder. Wanneer een minderjarige vreemdeling (AMV-er) of kwetsbaar persoon na eerste aanmelding vervoert dient te worden van een politie of KMAR post naar het aanmeldcentrum in Ter Apel, wordt gebruik gemaakt van een taxi. Het COA faciliteert het vervoer tussen de COA-opvangmodaliteiten. Soms wordt georganiseerd vervoer ingezet (taxi, busje of touringcar), bijvoorbeeld voor het beschikbaar stellen van de asielzoeker voor het asielproces. In de meeste gevallen moet de bewoner echter zelfstandig gebruik maken van het OV. COA houdt niet bij hoe vaak taxi's worden ingezet. Naast het COA wordt op verzoek en in opdracht van de ketenpartners ook door KOCV vervoer vanuit Ter Apel naar opvanglocaties georganiseerd. Dit betreft hoofdzakelijk vervoer per bus en of touringcar..

Taxi in Amsterdam

Taxiluwezone

De chauffeur is in het bezit van een taxizone-ontheffing;

De chauffeur is besteld én aangemeld door een bewoner of ondernemer in deze zone;

Taxihotspotzone

De chauffeur is in het bezit van een taxizone-ontheffing;

De zones moeten zorgen voor minder overlast van leeg rondrijdende taxi's, voor efficiënt taxivervoer bij piekdrukke en voor meer inzicht welke chauffeurs wanneer in de stad rijden.

Amsterdam monitort de effecten regelmatig en bekijkt of aanpassingen van de zones nodig zijn

Chauffeurs die mensen in en uit laten stappen, of parkeren bij stopverboden, op het trottoir of midden op de rijbaan worden bekeurd en eventueel geschorst. Als een chauffeur tijdens een schorsing toch op de opstapmarkt werkt, wordt in principe de Gemeentelijke Taxivergunning ingetrokken. Deze vergunning kan om een aantal redenen vervallen: ongeldig rijbewijs, ingetrokken chauffeurskaart, ingetrokken ontheffing voor lijnbaanbusgebruik, beëindiging van de aansluiting bij een TTO of het ingetrokken zijn van de TTO-vergunning. En het bedienen van de opstapmarkt zonder de vergunning kan weer een last onder dwangsom tot gevolg hebben: een uitgestelde boete die bij een volgend vergrijp alsnog wordt geïnd.

In de Agenda Taxi 2020 – 2025 van de Gemeente Amsterdam staan plannen hoe de taximarkt de komende jaren moet veranderen. De regels voor alle taxi's in de stad worden gelijk en een Uber-chauffeur heeft dezelfde rechten en plichten als een taxichauffeur van een Toegelaten Taxiorganisatie (TTO). Om de luchtkwaliteit te verbeteren, het vervoer van drugs, witwassen, faillissementsfraude en illegale handel in taxivergunningen en chauffeurskaarten tegen te gaan worden regels aangescherpt. De opstapmarkt in Amsterdam maakt nog maar 15 procent deel uit van het totaal taxivervoer. Veel TTO's hebben eigen apps waarmee taxi's besteld kunnen worden. De gemeente wil bepaalde taxizones inrichten waar in de toekomst alleen nog maar taxi's in mogen als ze daarvoor een extra vergunning hebben, uitstootvrij zijn en als ze besteld zijn door een klant.