Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Memo

Aan	Wethouder Wiebes
Van	[redacted]
Doorkiesnummer	[redacted]
E-mail	[redacted]
Datum	26 november 2010
Onderwerp	Beleidsplan taxi

Proces
Op de staf taxi van 22 november 2010 is afgesproken de laatste versie van de strafpuntensystematiek voor taxichauffeurs en organisatorische verbanden te bespreken als discussiestuk. Een eerdere versie van dit document is zowel op de staf taxi als tijdens een ingelaste inhoudelijke bijeenkomst besproken. Hieruit zijn de volgende opmerkingen naar voren gekomen:

1. Leg de '37 gedragingen' langs de meetlat van objectiveerbaarheid, constateerbaarheid en handhaafbaarheid/standhouden bij rechter
2. Bedenk prikkels voor de TTO. Zoek daarbij uit of het (juridisch) mogelijk is dat de beste TTO het alleenrecht krijgt op CS.
3. Ontwikkel een certificaat voor taxi's; benader in dat kader het NEN ivm doorlooptijd.
4. Werk de sancties uit op TTO-niveau.
5. Werk de strafpuntensystematiek verder uit. Uitgangspunt daarbij is dat de sancties niet worden voorgeschreven maar dat de TTO ze opneemt in het eigen kwaliteitssysteem (dit legt verantwoordelijkheid bij de TTO en voorkomt dat de gemeente hierop moet handhaven).

Daarnaast werden de volgende aandachtspunten meegegeven:

1. Zorg voor een (open) systeem waarin strafpunten kunnen worden bijgehouden.
2. Werk een convenant uit waarmee alle handhavers de overtreding kunnen aanleveren in het systeem.
3. Het oprichten van een overkoepelende stichting wordt in principe aan de branche zelf overgelaten.

Plan van aanpak
Het strafpuntensysteem is onderdeel van de totale visie op en uitwerking van de nieuwe taximarkt. Eerder is hiervoor op de staf Taxi het plan van aanpak nieuw taxibeleid behandeld. Onderdeel hiervan zijn vier deelproducten die worden opgeleverd:

1. Een door de gemeenteraad vastgesteld beleidsplan taxi.
2. Een door de gemeenteraad vastgestelde taxiverordening, inclusief benodigde uitvoeringsbesluiten.
3. Modelstatuten- en overeenkomsten die gebruikt kunnen worden bij het opzetten van een taxiorganisatie.
4. Een werkende organisatie, op basis van de organisatieparagraaf in het beleidsplan.

Onderdeel van punt 1 (het beleidsplan) zijn de volgende aspecten:

a. Beschrijving van het model van de nieuwe taximarkt
b. De onderbouwing voor het invoeren van de extra eisen en de groepsvorming
c. De onderbouwing voor het gebied waar de regelgeving geldt
d. De inhoudelijke eisen en voorschriften aan taxigroepen en taxichauffeurs en de manier waarop het marktmechanisme werkt

e. De handhavingssystematiek (met integratie van het CCV-examen), inclusief de rolverdeling van partijen
f. De benodigde gemeentelijke organisatie-inrichting en werkprocessen
g. De benodigde samenwerking met externe partijen op toezicht en handhaving
h. De benodigde infrastructuur,
i. De financiële onderbouwing
j. Informatie- en communicatieplan

Tot nu toe is onderdeel e (de handhavingssystematiek/strafpuntensysteem) uitgebreid besproken aan de hand van notities over het strafpuntensysteem. In bijgaande notitie is dit onderdeel verder uitgewerkt maar is ook een aanzet gegeven voor het totale beleidsplan. Hiermee kan richting college en later richting raadscommissie een eerste richtinggevende uitspraak gedaan worden over de systematiek van de nieuwe taximarkt. De opbouw van dit beleidsplan volgt de hierboven gemaakte opsomming van onderdelen.

De handhavingssystematiek is een belangrijk onderdeel van het beleidsplan. Het moet gezien worden als sluitstuk van het totale beleid. Uitgangspunt is en blijft dat de taxibranche zichzelf organiseert en zelf de kwaliteit ter hand neemt. Pas als dit niet werkt, grijpt de gemeente in aan de hand van het sanctiebeleid.

Wijzigingen
Ten opzichte van de vorige bespreking van het strafpuntensysteem zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Tijdens het ambtelijk overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de G6, de KNV en de Inspectie Verkeer en Waterstaat is de lijst van 37 kwaliteitsaspecten teruggebracht naar 23 kwaliteitsaspecten. Belangrijkste wijzigingen betreffen het samenvoegen en vereenvoudigen van een aantal basiskwaliteiten. Ook is een aantal zogenaamde kapstokaspecten opgenomen. Hierin wordt verwezen naar andere wetten en regels. Dit maakt het mogelijk als gemeente te prioriteren op die gedragingen in andere wetten die voor de gemeente van belang zijn.

   Belangrijke conclusie uit het genoemde ambtelijk overleg met het ministerie is dat de reikwijdte van het begrip ‘kwaliteit’ breed is. De in de lijst genoemde aspecten vallen daar allemaal onder. Aandachtspunt blijft de constateerbaarheid en de handhaafbaarheid. Deze conclusies worden onderstreept door de reactie van de minister op het verslag van de Tweede Kamer. Hierin is opgenomen dat gemeenten alle aspecten die samenhangen met veiligheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid als aanvullende eisen kunnen opnemen.

2. Er is een systematiek toegevoegd voor het beoordelen van de kwaliteit van de TTO als geheel.

3. Bij de invulling van de sanctiesystematiek wordt meer ruimte gegeven aan de TTO. Er wordt nu nog slechts geëist dat bij 50 punten de chauffeur geschorst wordt voor een jaar, bij 45 punten voor twee maanden en dat er bij 35 punten een actie volgt. De TTO mag dit laatste zelf invullen.

4. Er is nagegaan welke periode nodig is voor het laten opstellen van een normblad via het NEN. Dit blijkt tussen de één en drie jaar te duren. Daarnaast betreffen de normbladen nationale normen. Om die redenen wordt geconcludeerd dat het in eerste instantie logischer is zelf een Amsterdamse norm te ontwikkelen in samenwerking met de belangrijkste partners (branche (waaronder KNV), OM, politie, IVW en eventueel Rover). Dit normblad kan vervolgens worden gebruikt bij het doorlichten van de TTO door gecertificeerde instanties. KNV gaat gesprekken aan met de Raad voor de Accreditatie om informatie in te winnen over het opstellen van dergelijke normen.

Vervolgstappen
Vervolgstappen op de korte termijn voor het beleidsplan zijn:

1. Het in beeld brengen van de objectief vastgestelde overtredingen die het meest voorkomen op de taxi in Amsterdam.
2. Aan de hand hiervan een prioritering aanbrengen in de lijst met gedragingen.
3. De gedragingen ‘waarderen’ met punten.

4. In overleg treden met de politie over de sterktes en de zwaktes van het puntenrijbewijs, ten behoeve van het verbeteren van de informatie-uitwisseling.
5. Een voorstel opstellen voor de sancties van de niet bij een TTO aangesloten chauffeurs.
6. De nieuwe taximarkt in beeld brengen aan de hand van processchema's.

Het beleidsplan in wording is geschreven vanuit de gedachte dat dit het uiteindelijke beleid wordt. Om die reden lijken de keuzes erg stellig. Ze zijn nu echter met nadruk bedoeld om de discussie aan te gaan.