Beste Ronald, 10.2, e Wob en 10 2, e Wob

Komende maandag is de staf Taxi. Op de agenda staat op het verzoek van Wiebes het strafpuntensysteem nogmaals te bespreken. Hij wil weten hoe andere partijen erbij betrokken zijn, hoe het zit met de puntentelling enz. Onze insteek voor de discussie is als volgt:

Met het vaststellen van de notitie 'Hoofdlijnen taxiplan Amsterdam' gaan we een nieuwe fase van uitwerking in. In deze fase willen we o.a. het strafpuntensysteem verder detailleren. Gezien de wijzigingen in taakverdeling tussen OOV en DIVV willen we heel duidelijk op papier zetten wie welke rol krijgt. Onze inzet is om de 'lead' te houden in de beleidsontwikkeling OOV aan te laten geven welke partijen op welk moment aangehaakt moeten zijn.

Onze conceptplanning gaat er nu vanuit dat wij:

- eerst in detail inzicht krijgen wat we nu concreet van een chauffeur willen (stap 1),
- vervolgens dit uitdiepen met OOV met de door OOV aangewezen partijen (stap 2),
- dit juridisch kloppend maken (stap 3),
- dit vervolgens nog eens met de zelfde partijen doornemen (stap 4) ter verificatie,
- daarna het sanctiesysteem in zijn geheel uitwerken, inclusief de eisen die wij aan TTO's stellen (stap 5).
- Dit is de input voor het definitieve beleidsplan, waarin alle details en processen zijn uitgewerkt (stap 6).

  Naar onze mening zijn we dan (voorzichtige schatting) eind juli klaar.
  Hiervoor bereid ik een planning voor tot juli en wat we wanneer met wie willen behandelen.

Parallel willen wij hierbij Wiebes het spanningsveld tussen regulering door gemeente en zelfregulering door branche onder de aandacht brengen.
Belangrijk is om te wijzen op de naar ons aanwezige communicerende vaten tussen regelgeving en zelfregulering. Hier bij is belangrijk:

- Doorgaan op de huidige weg (het intensief en duur handhaven) wordt ook na de invoering van de nieuwe wet een never-ending-story. Waarbij de branche aan alle kanten door ons de kans krijgt achterover te blijven en de verantwoordelijkheid niet te nemen.
- In te zetten op stimuleren van de branche op zelfregulering en de eigen verantwoordelijkheid waar we tot nu toe op papier over praten. Dit is nodig om een succesvolle branche in Amsterdam te krijgen.

Deze week hebben wij gesproken met branche mensen uit Rotterdam en Den Haag. Daarbij is door ons ondervonden dat de branches daar al heel actief en met succes het zelfregulerend vermogen ingezet hebben waarbij de gemeente faciliterend is ingezet en nauw samenwerkt met de vertegenwoordigers (stichting) van de branche. De branche neemt daar al echt de verantwoordelijkheid die wij ook graag zien!
Dit is voor Amsterdam naar onze mening het grootste aandachtspunt naast de verordening schrijven. Sterker nog, had de branche in Amsterdam al net zo veel ontwikkeld hebben, was het beleidsdeel voor ons veel kleiner geweest.

Daarom is ons voorstel om het proces dat wij hebben ingezet te blijven volgen, maar daarnaast parallel het proces inzetten om de branche te stimuleren hun eigen rol te nemen.
De manier waarop we dit willen doen is om hen beetje bij beetje verantwoordelijkheden te laten nemen en deze dan vanuit de gemeente te geven. Dit vereist wederzijds vertrouwen!

Een aanpak vergelijkbaar met die van tieners opvoeden: als je bewijst dat je de verantwoordelijkheid aan kan, krijg je meer. Maar dat doen we wel gedoceerd. (De gemeente maakt niet 2x dezelfde fout).

Wij leveren de branche hiervoor contactpersonen van de andere gemeentes, die al hebben aangegeven kennis en ontwikkelde middelen met elkaar te willen delen.
Inzet is om een gesprek te organiseren waarbij in ieder geval Den haag, maar wellicht ook Rotterdam presenteren wat en hoe zijn dingen gedaan hebben. De branche is vervolgens aan zet om hier iets mee te doen.

Voor de helderheid: dit betekent absoluut niet dat het ingezette traject van het ontwikkelen van regelgeving wordt stopgezet.
In tegendeel: het puntensysteem, het informatiesysteem enz. blijven allemaal nodig. De intensiteit van inzet na invoering en de manier van handhaven kunnen hierdoor wel veranderen en dat is nu juist wat we willen bereiken.
Met andere woorden: op het moment dat de branche goed zelfregulerend werkt, wordt de inzet van regelzetting, handhaving en controles op individuele chauffeurs minder. Dit wordt op dat moment goed uitgevoerd door de branche zelf. De inzet van controle op de TTO blijft echter vooralsnog onverminderd. Als na bijvoorbeeld 5 jaar blijkt dat alles goed werkt, kunnen we kijken om ook dat te minimaliseren.

10.2, e Wob en 10.2, e Wob