Planning
De commissievergadering van 19 januari is bedoeld om te peilen of er in de gemeenteraad voldoende draagvlak is voor de voorgestelde plannen. Na de vergadering zal de verordening definitief worden gemaakt. B&W beslist op **6 maart of de inspraak kan starten**. De inspraak duurt zes weken. Op 10 juli stelt B&W vervolgens de definitieve verordening vast. Na het zomerreces wordt de verordening behandeld in de **commissie VVL (13 september)** en de **gemeenteraad (19 september)**. Begin oktober gaat de verordening dan in. Dan start een overgangstermijn van zes maanden, die de branche de tijd geeft aan de nieuwe regels te voldoen. In deze periode blijft wel sprake van de dossieropbouw die in fase I ook al aan de orde is: chauffeurs die over de schreef gaan, komen niet of minder snel in aanmerking voor een Taxxxipas.

Mochten er uit de commissie kleine wensen en aanpassingen komen, dan kunnen deze binnen de planning verwerkt worden in de verordening. Bij grote wijzigingen is meer tijd nodig voor verwerking en zal bekeken moeten worden of de voorgestelde planning nog haalbaar is.

Valt buiten reikwijdte Wob-verzoek
[redacted]

Capaciteitsbeleid
In het beleid is opgenomen dat er op de drukste standplaatsen een vorm van capaciteitsbeleid nodig is. Zowel gemeente als politie zijn hiervan overtuigd. In het oorspronkelijke voorstel zou dit door de gemeente gereguleerd worden, aan de hand van de zgn GoldCard. De branche heeft aangegeven deze GoldCard onwerkbaar te vinden en zo niet achter de voorstellen te kunnen staan.

De gemeente heeft daarop in december de branche gevraagd zelf met een oplossing te komen, die recht doet aan het uitgangspunt van capaciteitsbeleid. Tijdens het brancheoverleg van 3 januari heeft de branche aangegeven dit signaal zo niet te hebben ontvangen. Bovendien is de branche van mening dat dit probleem door de gemeente te makkelijk over de schutting wordt gedeponeerd. Daarbij vindt de branche overigens dat het concept van TTO's in zichzelf voldoende waarborgen biedt om de problemen met capaciteit op de standplaatsen op te lossen. Dit betekent dat er nu geen voorstel ligt vanuit de branche. Dit is lastig, omdat de verordening op 20 februari definitief moet worden gemaakt. Het capaciteitsbeleid moet in de verordening staan.

<u>Voorgestelde oplossing</u>
Branche en gemeente hebben uitgesproken er samen uit te willen komen. Op korte termijn wordt daarom een aanvullende bijeenkomst gepland om te zoeken naar oplossingen. Tegelijkertijd wordt in de verordening opgenomen dat een vorm van capaciteitsbeleid nodig is en dat het college de precieze invulling in een nader besluit kan bepalen.

Mochten er vanuit de commissie vragen komen over het capaciteitsbeleid, dan kan aangegeven worden dat de verordening dit niet onmogelijk maakt maar dat er naar gestreefd wordt dit door de branche in te laten vullen, vooral omdat de kosten voor de gemeente hierdoor op zouden lopen en de branche zelf haar verantwoordelijkheid moet nemen.

Vrijdag 13 januari zal dit punt overigens ook aan de orde komen tijdens een overleg tussen u, KNV en APK-taxi.