Bijlage bij flap staf taxi 31-10-2011
Versie 1

Samenvatting Informele consultatierondes directeuren taxibranche 12-13 oktober

TAAKGROEP TOEZICHT TAXI AMSTERDAM

10.2, e Wob **(voorzitter taakgroep)**
10.2, e Wob **(taakgroep/IVV Taxiteam)**
10.2, e Wob **(aantekeningen)**

Hoofdlijnen

Insteek branche en gemeente: wil streven naar volledige liberalisering, waar de markt het zelf regelt. Waar TTO´s zaken zelf regelen en de gemeente zich daar niet of nauwelijks mee bemoeit. Vraagt zich af of gemeente gaat controleren wat zij doet met overtredingen en klachten (en geeft non verbaal de indruk dat niet te willen en daar tegen te zijn).
De branche vindt dat de problemen niet aan haar te wijten zijn, althans niet aan de organisaties die om de tafel zitten (waarvan er overigens enkele nog niet of nauwelijks vertegenwoordigd zijn op de opstapmarkt), maar aan het ontbreken van standplaatsen, weinig effectieve regels van de gemeente en een klein percentage chauffeurs die de markt verzieken.
Gemeente geeft aan dat zij de markt zoveel mogelijk en veel ruimte wil geven om de markt zelf te reguleren en daar – waar nodig zeker de eerste jaren actief TTO's wil helpen om die rol waar te maken. De gemeente is ook verantwoordelijk voor openbare orde en veiligheid, van waaruit het evident is dat zij toeziet op het goed functioneren van TTO's en, daarmee, van de markt aan de ene kant en – van dag tot dag – via de handhavers op straat toeziet op het gedrag van chauffeurs.
Naarmate TTO's beter functioneren hebben zij minder 'last' van de gemeenten in termen van audits (te doen door TTO's) en inspecties. Een vergaande liberalisering dus, ook één waar TTO's zelf gezamenlijk de standplaatsen beheren zonder monopolisering.

Examen tav taaleisen en stratenkennis: Branche vindt extra eisen aan straten/ en talenkennis en een examen om dat te toetsen (Taxxxipas) niet nodig: "*chauffeurs leren in drie maanden waar de straten zijn en kunnen dan ook een mondje Engels spreken*". Men is bang voor hoge eisen aan het Engels (aangegeven wordt: verstaanbaar om passagier daar te kunnen brengen waar die wil zijn en af te rekenen) en voor een nieuwe examenronde voor 'oudgedienden' die het nu wel weten. Stelt een periode van ca 8 jaar ervaring voor waarin geen nieuw examen nodig is.
Het signaal dat er over niveau nagedacht moet worden is ontvangen. Rekening houden met leeftijd en ervaring. Branche zegt dat TTO slechte chauffeurs kan filteren en dat nieuw examen overbodig is. Gemeente kan daar op toezien bij haar inspecties.

Handhaving: zorg voor betere opleiding en afspraken met gemeentelijke handhavers. Contact met handhavers wordt soms bruusk ervaren door chauffeurs, kan anders. TTO's zelf inzet laten organiseren op toezicht van eigen chauffeurs, bv door groep kwaliteitsinspecteurs van TTO's.
Handhaaf met verloop in sanctie, niet direct 4 maanden schorsen (2e categorie: verkeersveiligheid), maar bv 2 weken en de volgende keer meer. Breng nuance aan in leeftijd auto op basis van prijsklasse (mooie dure auto kan prima langer doorrijden dan 6 jaar) als het gaat om BHV van vandaag.

Daklicht: Geef daklichten minimale eisen, maar laat ruimte voor eigen invulling/keuzes. Bijvoorbeeld: logo centrale + uniek (vergunning-) nummer. Discussie over nummer chauffeur ja/nee op daklicht.
Branche: nummer TTO is voldoende (met kenteken). Vraag is ook hoe om te gaan met uniek chauffeurs nummer als er meerdere chauffeurs op één auto rijden. Moet je dan meerdere daklichten per auto hebben ivm chauffeursnummer op het daklicht?

Stel minimale grootte, maar laat verplicht formaat los. Als het daklicht niet op chauffeur maar op auto wordt geregistreerd moet de TTO heel snel, maar ook achteraf kunnen zeggen wie de chauffeur geweest. Is dan ook een eis die actief geïnspecteerd wordt.
Voorstel branche: deponeren van Taxxxipas logo om te voorkomen dat mensen buiten Amsterdam iets gaan maken wat er op lijkt. (naschrift: alles met taxxxi is al van IVV)

Klachten: Klanten moeten 24/7 een nummer kunnen bellen om klacht in te dienen. Sommige TTO's hebben nu al een systeem voor klachtenafhandeling. TCA geeft aan een zelf ontwikkelde app te hebben die zij graag wil blijven gebruiken want onderscheidend in de markt.

Gold cards: Geen gold cards. TTO eerst voldoende aanbod op standplaatsen zonder gedoe en overlast zelf regelen. Is dit na één tot twee jaar niet op orde, begrijpt men dat gemeente gaat reguleren. Er zullen in het begin extra middelen ingezet moeten worden, bv TTO's laten zelf mensen controleren.

Klantenpanel: weinig nut, liever echte mysteryguests. Men mist de toeristen (moet via enquêtes) en geeft aan zelf apps te hebben ontwikkeld om meningen te inventariseren (TCA). Discussie enigszins onduidelijk doordat regelmatig wordt gerefereerd aan de belmarkt (waar je belt naar wie je kent waardoor de mening bij voorbaat bekend is).
Gemeente geeft aan verrast te zijn door de weerstand tegen burgers die hun mening geven over individuele chauffeurs. Gesprek op dit punt wordt afgebroken ivm de tijd.

Geografisch gebied Taxxxipas: branche heeft voorkeur om werkgebied voor heel Amsterdam in te stellen. Gemeente licht toe dat dit waarschijnlijk niet haalbaar is (op basis van informeel overleg met het ministerie I&M).

Opnemen in TTO vergunning: Afspraak met chauffeurs om door te rijden als de standplaats vol is. Indien Gold Cards vervallen zal het TTOreglement op dat punt moeten worden aangepast (in TTO Reglement artikel 2.i.d en artikel 7.d en de alinea wordt over de gold card gesproken

Standplaatsen: Veel problemen lossen op als er meer en grotere standplaatsen zijn in visgraat. Er zijn er teveel weg gehaald volgens de branche.
Gemeente geeft aan dat de ruimte in Amsterdam beperkt is en dat er bij CS meer standplaatsen komen en bij Leidseplein een andere oplossing wordt gezocht, zij het dat die op korte termijn weinig soelaas bieden.

Om over na te denken

Examen: hoe ga je om bij het TBO examen (te makkelijk laten slagen, onvoldoende controle op identiteit). Laat je het examen aan de branche of houd je dat bij de gemeente. In het geval van de TBO is de keuze makkelijk: deze wordt ook gebruikt op de belmarkt, waar geen TTO's zijn.

Gold Card: passend bij TTO om het beheer van standplaatsen samen zó te regelen, dat er voldoende aanbod is zonder overlast. Hoe dat te waarborgen, zeker in beginperiode.

Taxxxipas: APK/KNV geeft aan dat een vergunning voor een chauffeur niet past in de wet. Gemeente geeft aan dat zij in gesprek met het ministerie hebben begrepen dat dit wel kan. Dit moet getoetst. Zeker in combinatie met beide vorige punten. Immers: hoe anders de elementen weg te houden die je niet wilt op de opstapmarkt en, daarmee, de TTO's actief te helpen chauffeurs te hebben die willen en kunnen?

TTO:

- Hoe zorg je ervoor dat na de oprichtingsperiode chauffeurs nog steeds toegang vinden bij TTO's. (Niet toestaan dat de markt op slot gaat, of dat men aantal aangesloten chauffeurs gaat maximeren)?

- hoe voorkom je dat TTO's chauffeurs gaan kopen om aan de gevraagde grootte te komen? Wat doe je met TTO die na ontslag chauffeurs onder de 100 leden zit?Gemeente geeft aan dat het denkbaar is dat er een periode is waarin een TTO de gelegenheid heeft zich te herstellen.

- Kan je met een kleine TTO beginnen? Zo ja: welke minimale omvang?

- Hoe omgaan met een TTO waarvan de vergunning is ingetrokken en die vervolgens een nieuwe TTO opricht (in huidige verordening opgenomen dat er geen bestuursleden uit oude TTO in nieuwe mag zitten).

- Hoe om te gaan met een TTO die uit meerdere bedrijven bestaat, en hetzelfde nummer en logo moet voeren? Gemeente geeft overigens aan dat een TTO maar één nummer en één herkenbaar logo kan hebben ivm herkenbaarheid voor passagiers. De TTO is voor het geheel aanspreekbaar, heeft één aanspreekpunt voor allen omdat het anders lastig hanteerbaar wordt voor passagiers en gemeenten.

- Wat te doen met een TTO die wordt opgericht met malafide intenties? Branche geeft aan dat zij daar actief in zal zijn om tijdig signalen af te geven aan de gemeente wanneer zij denkt dat dit aan de orde is. Waarna de gemeente kan gaan inspecteren en actief volgen, als zij daar aanleiding toe ziet in de signalen.

- Hoe te voorkomen dat de problemen van de opstapmarkt verschuiven naar de belmarkt (vraag van branche)? Zou zomaar kunnen dat veel chauffeurs net doen of de passagier hen heeft gebeld. Hoe dat te handhaven? In dat licht ook überhaupt veel aandacht besteden aan de handhaving op niet-aangesloten taxi's. Moeten we niet vergeten.

- Is het juridisch mogelijk is om dubbel te handhaven, dus én boete én innemen Taxxxipas? Gemeente geeft aan dat het één is gebaseerd op landelijke regelgeving en het andere op een vergunning die men onder voorwaarden heeft gekregen. Als men niet meer aan die voorwaarde voldoet: innemen vergunning of schorsen voor de duur van de reparatoire sancties.

- Overweeg trambaan Rembrandtplein te gebruiken als standplaats als trams niet meer rijden om het uitgaanspubliek te kunnen vervoeren. Dit vereist een gedegen benadering: zijn er bijvoorbeeld nachtbussen ed die gebruik maken van de trambaan? Ook moet rekening gehouden worden meten feitelijk gebruik. Op het Leidseplein bijvoorbeeld ontstaat er na middernacht een informele standplaats naast het Americain hotel. Willen we dat? Zo ja: is het beter om het niet te gedogen maar te formaliseren of – anders – goed handhaven (passend in het strikt handhaven beleid)

- Maak betere standplaats CS door bv alleen achter CS via tram/busbaan de standplaats te bereiken, en controleren op Taxxxipas/TBO. Afspraken maken dat bij vol=vol de taxi doorrijdt. Dan kunnen chauffeurs zonder TBO er niet meer komen. Dit is echter geen garantie. Dit is eerder onderzocht. Het kan niet ivm détournement de pouvoir, middel gebruiken waar dit niet voor bedoeld is.

Tav branche (na gesprek):

- Wat nu te doen om een loopgraafgesprek te voorkomen en in gesprek te blijven? Waar ligt de grens? Eerst afwachten wat de branche gaat aangeven (1e week november). Dan intern positie bepalen en weer in gesprek met de branche (2e of 3e week november). Eerst de taakgroep: in gesprek en invoelen waar de ruimte zit en de mogelijkheden er zijn om tot een gezamenlijk of acceptabel geheel te komen; daarna evt BT inzetten om zaken te bespreken op hun niveau. Af te ronden in november, begin december.

- Onderdeel is: openheid over concept TTOreglement. Gesprek daarover met de branche (separaat van gesprekken over wat zij willen, oriënterend karakter zonder afspraken e.d. Circa een uur).