Aan: 10.2, e Wob (DIVV), 10.2, e Wob (beiden DJZ)
Van: Taakgroep taxi Amsterdam
Datum: 28-10-2011, versie 3
Betreft: reactie taakgroep op juridische analyse DJZ dd 24 oktober 2011

De taakgroep heeft met instemming kennis genomen van de analyse die de Directie Juridische Zaken heeft gemaakt (dd 24 oktober 2011) van de voorstellen in de tussenrapportage. De kritische kanttekeningen laten een grote betrokkenheid zien bij de materie. De taakgroep hecht er waarde aan een reactie te geven op deze kritische kanttekeningen. Op een aantal onderdelen die in de analyse aan bod komen, zal het betekenen dat er een verduidelijking wordt gegeven van de bedoeling van de taakgroep. Op een aantal onderdelen past de taakgroep zijn mening aan. Doel hiervan is uiteindelijk niet om een welles-nietes-discussie te starten maar juist om in gezamenlijkheid het nieuwe taxibeleid aan te scherpen en te verbeteren. Uiteindelijk moet dit leiden naar een eindresultaat dat daadwerkelijk zorgt voor een kwalitatief betere taximarkt in Amsterdam.

Hieronder is per punt door de taakgroep een reactie gegeven. Deze reactie moet vooral gezien worden als een startpunt voor de discussie.

P. 5
Onder A

1. Geconstateerd wordt dat in de tussenrapportage een gedegen analyse van de huidige problematiek en de oorzaken daarvan ontbreekt.

De taakgroep is het met DJZ eens dat de totale analyse in de tussenrapportage ontbreekt. De bijlage “Huidige situatie en probleemanalyse” schetst waar de verschillende betrokkenen (waaronder de gemeente) tegenaan lopen maar gaat niet direct in op de achterliggende oorzaken. Deze analyse is wel te vinden in het stuk “Hoofdlijnen taxiplan Amsterdam” dat op 8 maart 2011 door het college van b&w is vastgesteld. De taakgroep zal naar aanleiding van dit punt deze analyse opnemen in de definitieve rapportage. Als bijlage is deze probleemanalyse bij dit stuk opgenomen. De taakgroep heeft dit eerder overigens niet opgenomen omdat de door het College vastgestelde notitie een hard uitgangspunt is voor haar werkzaamheden.

2. Verondersteld wordt dat de problemen op de Amsterdamse taximarkt vooral hun oorzaak vinden in het ontbreken van bewegingsruimte van de gemeente om de taximarkt te reguleren.

De taakgroep gaat hier deels in mee. Gebleken is dat de landelijke regels onvoldoende effect hebben, dan wel onvoldoende gehandhaafd worden. Dit is echter slechts een deel van het probleem. In de probleemanalyse zal deze duiding worden meegenomen.

3. Het wetsvoorstel lijkt daarmee vooral als kapstok te worden gebruikt om meer regels te stellen in plaats van de branche zelf zijn verantwoordelijkheid te laten nemen.

De taakgroep constateert dat de tussenrapportage onvoldoende over het voetlicht brengt dat de branche een centrale rol moet krijgen in de nieuwe plannen. Dit trekt de taakgroep zichzelf aan. Juist de eigen verantwoordelijkheid van de branche moet een groot effect gaan hebben op de normalisering van de taximarkt. Dit gaat echter niet zonder slag of stoot. Daar waar het echt nodig is, meent de taakgroep dat er extra interventies moeten worden gepleegd. Onder punt 8 wordt hier nog op teruggekomen.

Opmerking:
De afgelopen jaren zijn er weinig regels gesteld, behoudens die voor het TBO, op het CS waar mogelijkheden zijn gevonden om de uit de hand lopende situatie enigszins te reguleren (BHV) en op het Leidseplein door hosts en een alerte politie op de spitsuren in het weekeinde. De nieuwe wet heeft onder meer tot doel de gemeente de ruimte te geven om – samen met de TTO’s – te zorgen voor voorzieningen waarmee een goed functionerende en veilige opstapmarkt kan worden gerealiseerd. De eigen verantwoordelijkheid van de branche heeft daarin een belangrijke rol. Om die reden heeft de taakgroep de TTO’s centraal gesteld waar het gaat om het toezicht op het gedrag van chauffeurs en om het beheer van de taxi standplaatsen, inclusief CS en Leidseplein.

Het voorgaande laat echter onverlet dat er – zeker in het begin – extra voorzieningen nodig zijn de opstapmarkt gezond te helpen maken. Ook voor TTO's is het bijvoorbeeld prettig indien de toegang tot de opstapmarkt wordt beperkt met een Taxxxipas zodat gemeente (vergunning) en TTO's (aansluitingsprocedure) in staat zijn zoveel mogelijk chauffeurs met een ongewenste instelling te weren. Dat deze vergunning een geldigheidstermijn heeft van drie jaar, gelijk aan die van het TBO in ons voorstel, betekent ook een lastenvermindering. Op dit moment moet de TBO elk jaar worden aangevraagd.
De regulering waar JZ naar verwijst is dus aan de orde, maar heeft een functie en is beperkt. Zo geeft de gemeente in het voorstel van de taakgroep wel richting aan de proporties van op te leggen sancties bij bepaalde overtredingen, maar laat het verder aan de TTO's om die specifiek in te vullen. De gemeente doet verder ook alleen die overtredingen die zij qualitate qua moet doen als vergunningsverstrekker en verantwoordelijke voor openbare orde en veiligheid.

4. Van belang is dat wordt onderkend en erkend dat de Wp2000 niet bedacht is om de Amsterdamse problemen op te lossen

De taakgroep erkent dat de nieuwe landelijke wetgeving niet specifiek voor Amsterdam is geschreven. Wel geeft de taakgroep mee dat de nieuwe regels voortkomen uit de landelijke Taskforce die in 2008 gekeken heeft naar de problemen die met name op de opstapmarkt in de grote steden plaatsvonden. Deze Taskforce, bestaande uit onder andere het Rijk, de KNV en de G4 (vertegenwoordigd door de gemeente Amsterdam) heeft aanbevelingen gedaan die nu geleid hebben tot de voorliggende wet. De wetgever heeft daarbij in de ogen van de taakgroep de ruimte gelaten aan de lokale overheid om de precieze dosering van de nieuwe maatregelen te bepalen. De gemeente Amsterdam omvat ca 50% van de opstapmarkt in Nederland en kent mede daardoor grote en voor deze gemeente specifieke problemen.

5. en dat een deel van de problemen hun oorzaak niet vinden in het ontbreken van bevoegdheden, maar bijvoorbeeld in de wijze waarop het taxidossier in Amsterdam is georganiseerd.

Dit onderkent de taakgroep. Uit een evaluatie van de kwaliteitstaxi in 2009 is dit ook gebleken. Verschillende maatregelen zijn toen genomen. Er worden daarbij ook nu nog verbeteringen aangebracht, als gevolg van nieuwe of veranderende inzichten. Dit organisatiedeel heeft al de nodige aandacht van de taakgroep gehad en zal alleen maar belangrijker worden bij de verdere implementatie door de Tijdelijke Invoeringsorganisatie. De taakgroep ontwikkelt thans een voorstel voor de inrichting van de taken in de gemeente. De stuurgroep is daarvan op de hoogte. Eén van de principes is centrale regie als één van de punten die ook uit de evaluatie van 2009 naar voren zijn gekomen als oorzaak voor het toenmalige probleem.

Onder B

6. De gemeente staat daarmee primair in relatie tot het organisatorisch verband en niet tot de individuele chauffeurs. Geconstateerd wordt dat in het gekozen model ook een taxxxipas wordt geïntroduceerd voor chauffeurs die zijn aangesloten bij een TTO. Doelstelling hiervan lijkt te zijn dat de gemeente ook rechtstreeks wil kunnen sturen op het gedrag van de bij de TTO aangesloten individuele bestuurders. Uitgangspunt van de wetgever is juist dat de groep zelf stuurt op kwaliteit en dat de groep het aanspreekpunt voor de gemeente is. Indien een groep de kwaliteit niet waarmaakt of onvoldoende stuurt op gedrag van aangesloten chauffeurs, kan de gemeente een sanctie aan de groep opleggen.

De taakgroep is het eens met de analyse dat de gemeente primair in relatie staat tot het organisatorisch verband.. Dit is ook het uitgangspunt van het hele model. De wetgever heeft echter expliciet de mogelijkheid opgenomen een individuele vergunning op te nemen, getuige de volgende zinsnede in de reactie van de minister op het verslag van de Tweede Kamer (Kamerstuk 32 424, nr. 6): "In artikel 82b, vijfde lid, wordt voorts expliciet voorzien in de mogelijkheid voor gemeenten om naast de groepsvergunning te voorzien in uitgifte van individueel gerichte vergunningen/toestemmingen, bijvoorbeeld in de vorm van de in de vraag bedoelde taxipassen. Ook

op grond van artikel 82a kunnen gemeentelijke toestemmingen worden gebaseerd. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om in de gemeentelijke verordening de precieze normen aan te leggen, daarin de juiste maat te houden en te voorzien in een goed model van uitvoering."

Onder punt 7 wordt dieper ingegaan op de motivering direct op chauffeursniveau te kunnen ingrijpen.

Onder C

7. In de tussenrapportage wordt niet goed gemotiveerd waarom wordt gekozen voor de invoering van een taxxxipas op chauffeursniveau. Deze motivering is belangrijk omdat aanvullende gemeentelijke eisen proportioneel en noodzakelijk moeten zijn.

De motivering voor de Taxxxipas is te vinden in het Hoofdlijnenplan Taxi Amsterdam, vastgesteld door het college van b&w op 8 maart 2011. Hierin is het volgende opgenomen (p.5): "Daarnaast geeft de gemeente een individuele vergunning uit aan chauffeurs (de Amsterdamse Taxxxipas). Deze vergunning geeft een chauffeur het recht op de standplaatsen diensten aan te bieden en op de vrije tram/busbaan te rijden. Het geeft de gemeente (en de klant) een instrument om de chauffeurs te herkennen. Zonder deze vergunning kan de gemeente niet garanderen dat structureel slechte chauffeurs van de markt geweerd worden of dat bij gevaar voor herhaling van ernstige incidenten snel wordt opgetreden door de chauffeur de toegang tot de opstapmarkt te ontzeggen. Een chauffeur krijgt een vergunning als hij kan aantonen bij een groep aangesloten te zijn en als hij in bezit is van het Amsterdamse CCV-certificaat, dat toetst op o.a. gedrag, stratenkennis en verkeersveiligheid. Deze Taxxxipas kent een aantal voorschriften waaraan de chauffeur zich moet houden (basisregels). Om de administratieve lasten voor de taxibranche tot een minimum te beperken, wordt bekeken of het mogelijk is een taxiloket in te richten bij de gemeente, waar chauffeurs en taxiondernemers terecht kunnen voor verschillende landelijke en gemeentelijke documenten."

De taakgroep is het nog steeds eens met deze analyse. Een individuele vergunning is nodig om:

1. de markt weer op orde te krijgen, door chauffeurs die zich structureel niet aan de wettelijke regels willen houden of zich niet gedragen in overeenstemming met hetgeen volgens ongeschreven regels in het maatschappelijk verkeer betaamt via pre-screening van de markt te weren.
2. als belangrijke stok achter de deur te fungeren. Er is een aanzienlijk risico dat er een TTO komt die een chauffeur de hand boven het hoofd houdt, ook als deze chauffeur herhaaldelijk vervelend gedrag vertoont. Het sanctioneren van de TTO zal uiteindelijk *mogelijk* een effect hebben maar dit hoeft niet *direct* te leiden tot verbetering van het gedrag (of verwijdering van deze chauffeur). Dit directe effect is echter wel noodzakelijk om de kwaliteitsslag op de taximarkt door te voeren. De gemeente vindt het directe belang van de potentiële klant (een veilige, zekere en comfortabele rit van A naar B via de snelst mogelijke route) zwaarder wegen dan het belang van minder regeldruk en handhaving.
3. de TTO's te assisteren. Een TTO die een chauffeur wil uitsluiten zou mogelijk kunnen leiden onder imagoschade als deze chauffeur toch blijft doorrijden onder de naam van de TTO. Door ook de Taxxxipas na uitsluiting in te trekken en te eisen dat de Amsterdamse herkenbaarheidseisen verwijderd worden, is ook voor de klant duidelijk dat deze chauffeur niet meer tot de toegelaten chauffeurs hoort.

P.6

8. Daarnaast is door de introductie van de Taxxxipas niet altijd duidelijk wie primair aan zet is voor het sanctioneren van gedrag: de TTO op grond van privaatrecht of de gemeente op grond van publiekrecht.

De taakgroep is van mening dat dit inderdaad beter in beeld gebracht moet worden. Het model van groepsvorming gaat uit van privaatrechtelijke sancties, daar waar de TTO de primaire toezichthouder is op de eigen chauffeurs. De gemeente geeft op deze vlakken (zeer lichte, lichte en gemiddelde overtredingen) slechts voorbeelden van overtredingen en proportionele sancties. Het is aan de TTO hierin een keuze te maken en gemotiveerd af te wijken. Bij een inspectie (op basis van publiekrecht)

zal niet gekeken worden naar individuele gevallen maar naar het totale beeld. Er wordt slechts op individuele gevallen gehandhaafd via publiekrecht als:
1. In het voorbeeld van de weigerachtige TTO geen actie wordt ondernomen op een zich herhaaldelijk vervelend gedragende chauffeur.
2. Als er direct gevaar dreigt voor passagiers en/of andere omstanders.
3. Als het zware of zeer zware delicten betreft.
4. Als de TTO aangeeft dat de aansluiting van de chauffeur is beëindigd (de Taxxxipas komt dan immers te vervallen).

Onder D

9. In de tussenrapportage ontbreekt een visie op de problematiek per deelgebied en wordt geen heldere keuze gemaakt in welk systeem waar zou moeten gelden. Voor zover in de tussenrapportage aanvullende regels of eisen worden voorgesteld, is niet altijd helder in welk gebied deze regels zouden moeten gaan gelden en op grond van welk artikel (82a of 82b) deze eisen worden opgelegd.

De taakgroep is het eens met de analyse dat deze visie in de tussenrapportage ontbreekt. Voor deze keuze is uitgegaan van het Hoofdlijnenplan Taxi Amsterdam. Hierin is opgenomen (p.3): “Invoering van groepsvorming past om drie redenen goed bij de problematiek van de Amsterdamse taximarkt. In de eerste plaats is de huidige drempel om taxivervoer te verrichten in Amsterdam laag. Dit zorgt voor makkelijke toetreding maar vraagt relatief weinig investering in kwaliteit van de chauffeur en/of de taxiondernemer. Groepsvorming, gekoppeld aan een aantal basiskwaliteitseisen, zal deze drempel verhogen en de kwaliteit van de chauffeurs die actief zijn op de opstapmarkt vergroten. In de tweede plaats is de huidige anonimiteit onder chauffeurs een groot probleem in Amsterdam. Ondanks de bestaande vergunningen en administratie is het voor veel klanten en handhavers moeilijk om ‘op zicht’ en taxichauffeur te herkennen. Dit wringt bijvoorbeeld op het moment dat de klant achteraf een klacht wil indienen. Door de groepsvorming te koppelen aan herkenbaarheidseisen krijgen klant en handhaver instrumenten in handen om chauffeurs beter te herkennen. Dit geeft naast extra ogen op straat ook een groter gevoel van veiligheid bij de klant. De derde reden is het interne toezicht dat de groep kan uitoefenen op de aangesloten chauffeurs. De kosten van toezicht en handhaving lopen voor de gemeente nu op tot ruim 1 miljoen euro per jaar. Door de groepen te verplichten zelf hun kwaliteitssysteem op te zetten, een sanctiereglement te hebben en audits en mystery-guestritten uit te voeren, krijgt de branche zelf deels de verantwoordelijkheid toezicht te houden op de eigen aangesloten chauffeurs. De gemeente ziet erop toe dat de groepen goed functioneren en grijpt indien nodig in door sancties op te leggen aan de groep. Het toezicht van de groepen op de aangesloten chauffeurs ontslaat de gemeente en de handhaafpartners overigens niet van de plicht zelf toe te zien op overtredingen en misdrijven van chauffeurs. Dit blijft een basisverantwoordelijkheid van de overheid.”

en

“Er wordt voor gekozen de groepsverplichting op het hele gemeentelijke grondgebied in te voeren. Een focus op alleen de taxistandplaatsen zal ongewenst gedrag buiten de taxistandplaats mogelijk maken. Deze keuze is in lijn met de aanbeveling van de landelijke taskforce.”

In de taakgroep is van dit uitgangspunt afgeweken door te stellen dat begonnen moet worden met het centrumgebied en een aantal standplaatsen bij grote publiekstrekkers. In de ogen van de taakgroep is dit proportioneel, omdat de grootste problemen daar plaatsvinden. Mocht blijken dat uitbreiding naar andere gebieden later nodig is, dan zal dit bekeken worden. Overigens is het merendeel van de taxibranche in Amsterdam van mening dat het hele grondgebied van Amsterdam aangewezen moet worden.

Onder E

10. Deze bemoeienis met de wijze waarop de TTO stuurt op het gedrag van aangesloten chauffeurs lijkt op gespannen voet te staan met de uitgangspunten van de Taxiwet (zelfregulering).

De taakgroep is het eens met de analyse dat een te grote bemoeienis van de gemeente niet gewenst is. De sanctietabel geeft voor de categorieën gemiddeld, licht en zeer licht daarom ook slechts voorbeelden van proportionele sancties. Het is aan de TTO dit verder in te vullen en uit te voeren. Hierbij kan de TTO gemotiveerd afwijken van de voorbeelden in de sanctietabel. De gemeente zal bij de aanvraag van een TTO-vergunning toetsen of het sanctiereglement van de TTO voldoet of dat er nog aanpassingen nodig zijn. Ook bij inspecties zal de gemeente toetsen of het reglement zodanig wordt uitgevoerd dat het recht doet aan de door de gemeente aangegeven voorbeeldsancties. De taakgroep zal er naar streven in de eindrapportage meer duidelijkheid hierover te verschaffen. Daarnaast behelst het voorstel van de taakgroep dat de TTO's zo snel mogelijk gezamenlijk de standplaatsen gaan beheren wat een grote invloedfactor is op de kwaliteit van de opstapmarkt in Amsterdam.

11. Het gekozen systeem lijkt juist uit te gaan van meer regels en intensivering van de handhaving.

De taakgroep onderkent dat het model in de tussenrapportage kan lezen als een grote opsomming van nieuwe regels. Dit trekt de taakgroep zich aan. Zelfregulering is in het model juist het uitgangspunt. Doet een TTO het goed, dan zal de gemeente meer en meer afstand nemen. Houdt de TTO zich echter niet aan de regels, dan zal de regeldruk en de handhaving voor de TTO inderdaad toenemen. Dit is een prikkel voor de TTO om zich goed aan de regels te houden. Voor de chauffeurs geldt dat de TTO het eerste aanspreekpunt is.

Ten aanzien van intensivering van handhaving heeft de taakgroep voorgesteld deze minder intensief te doen zijn door het gebruik van 'flexteams' waarmee de handhavers niet continue op een standplaats zijn maar informatiegestuurd en onverwacht. Wel vindt de taakgroep dat de regels die er zijn sterker moeten worden gehandhaafd. Er lijkt nu onder chauffeurs een sfeer te zijn waarin regels met te groot gemak overtreden worden en er in feite een situatie ontstaat met et weinig grip op de opstapmarkt om service en veiligheid te kunnen waarborgen voor de passagiers, burgers en toeristen.

12. Nu de gedachte van de wetgever is dat de bestuursrechtelijke sanctionering van ernstige gedragingen middels de chauffeurspas (IVW-VOG) geschiedt, dan wel door maatregelen als het schorsen of intrekken van het rijbewijs (CBR), dient extra aandacht te worden besteed aan de toegevoegde waarde van het verkrijgen van deze informatie.

De taakgroep is het hiermee eens. De taakgroep ziet graag dat de gemeente de beschikking heeft over dergelijke informatie. Juist het zicht op deze informatie zet de gemeente in de rol die het moet hebben: toezicht op de verkeersveiligheid en de openbare orde en daarnaast controle op het systeem van groepsvorming. Met dit laatste wordt bedoeld dat de gemeente de rol krijgt steekproefsgewijs te controleren of de TTO zelf ingrijpt bij het bekend worden van dergelijke zaken en of de chauffeurs zelf eerlijk genoeg zijn dit te melden bij hun TTO. Het komt in de praktijk nu te veel voor dat er chauffeurs zijn die nog rondrijden, ondanks intrekking van een rijbewijs of gelijksoortige maatregelen. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn, zeker niet vanwege de kwetsbare positie waarin de taxipassagier terecht kan komen. Gemeente, handhavingspartners en TTO zullen hierin gezamenlijk moeten optrekken, zodat de veiligheid in het taxivervoer op peil blijft.

P.7

13. Indien gekozen wordt voor een beperkte geldigheidsduur van de vergunningen, moet overwogen worden wat daarbij de achterliggende gedachte is, mede gelet op de daarmee gepaard gaande administratieve lasten.

De taakgroep ziet en begrijpt deze spanning. Het opnieuw aanvragen van vergunningen kan op gespannen voet staan met het verminderen van regeldruk en administratieve lasten. Desalniettemin heeft de taakgroep bewust gekozen voor een beperkte geldigheidsduur. Het niet afgeven van een vergunning is een veel minder zwaar middel dan het intrekken van een vergunning. Het is goed als

gemeente één keer per zoveel jaar elke TTO en chauffeur kan controleren. Hiermee wordt voorkomen dat TTO's en chauffeurs de dans ontspringen, omdat ze bij steekproefsgewijze controles er telkens doorheen glippen. Dit geldt echter uitsluitend voor de beginperiode (1-2 jaar). Daarna ontstaat een situatie waarbij de vergunning (en de ontheffing) slechts elke drie jaar moet worden aangevraagd. Dit is in de ogen van de taakgroep een mooi evenwicht tussen het verminderen van de lasten en het hebben van een instrument waarmee alle TTO's en chauffeurs periodiek worden bekeken, temeer daar de TBO nu elk jaar opnieuw moet worden aangevraagd.

Onder F

14. Het voorstel van de Taakgroep is dat de gemeente drie commerciële gecertificeerde organisaties selecteert die de audits kunnen uitvoeren. Afgevraagd moet worden in hoeverre de gemeente de keuze van de TTO op deze manier mag beperken. Wat is de motivering voor de drie geselecteerde organisaties? Wel haalbaar zou kunnen zijn dat de gemeente criteria aangeeft waar een dergelijke organisatie aan moet voldoen (bv. certificering) maar de keuze verder aan de TTO laat.

De taakgroep is het eens met deze opmerking. Aan DJZ wordt gevraagd mee te denken over deze criteria. Mogelijk dat aangehaakt kan worden bij de lijst van geaccrediteerde inspectie-instellingen die de Raad voor de Accreditatie hanteert (http://www.rva.nl/?p=cins0200&action=typelist&item=I)?

Onder G

15. De Taxiwet lijkt er niet aan in de weg te staan dat de gemeente (aanvullende) eisen stelt aan het daklicht. Wel is dit te beschouwen als een behoorlijk vergaande inmenging in de wijze waarop de TTO's zich afficheren. De vraag is hoe deze inmenging zich verhoudt tot het uitgangspunt van zelfregulering door de branche. Vooral nu vergaande eisen aan het daklicht hoge kosten (PM weet niet wat kosten zijn) met zich meebrengen,

De taakgroep begrijpt deze vraag, zeker in het licht van de discussie die hierover met de branche wordt gevoerd. Een deel van de branche is voor en een deel is tegen het voorschrijven van (delen van) het daklicht. De taakgroep hanteert voor de onderbouwing van de voorschriften aan het daklicht drie doelen: herkenbaarheid, traceerbaarheid en controleerbaarheid. In bijgaande bijlage (Eisen aan daklicht TTO, versie 3) wordt dit verder uitgewerkt. In de ogen van de taakgroep wordt daarbij de TTO veel ruimte gegeven om zelf zaken op het daklicht aan te brengen. De elementen op het daklicht, zijn in de ogen van de taakgroep essentieel voor de drie genoemde doelen. Dit weegt voor de taakgroep daarom zwaarder dan het uitgangspunt dat de branche het zelf kan regelen.

Onder H

16. Taxxxiplus: hoe wordt dit uitgewerkt?

De taakgroep heeft hier nog geen eensluidend antwoord op. Vanuit de branche wordt fel gereageerd op het voorstel voor maximering. In de ogen van de taakgroep ontkomt de gemeente er vanuit vraagstukken van verkeersveiligheid, doorstroming en openbare orde echter niet aan. Standplaatsen CS en Leidseplein zijn voorbeelden van standplaatsen die veel vraag en aanbod kennen maar die niet de capaciteit kunnen hebben om grote hoeveelheden taxi's te verwerken. Het maximeren van het aantal vergunningen lijkt dan de enige oplossing. De branche heeft zelf echter aangegeven deze problematiek aan te willen pakken. Zij komen hiervoor nog met voorstellen. Mogelijk dat dat eerst geprobeerd en geëvalueerd wordt. Daarna kan bekeken worden of de Taxxxiplus er echt moet komen. In het voorstel van de taakgroep is het de bedoeling dat de gezamenlijke TTO's de standplaatsen gaan beheren. Daaraan vooraf gaat een periode van overdracht waar TTO's en gemeente dat beheer samen zullen doen.
De TTO's is gevraagd na te denken over hoe zij dit willen organiseren. De taakgroep heeft daar weliswaar ideeën over, maar meent dat de TTO's dit zelf moeten gaan invullen.

17. Dubbele petten

In een eerder stadium van de taakgroep is deze geïnformeerd dat het mogelijk is dat er naast een strafrechtelijke boete een bestuursrechtelijke sanctie wordt opgelegd. De boete zou bijvoorbeeld gelden voor een snelheidsovertreding, terwijl de bestuursrechtelijke sanctie wordt opgelegd omdat men zich niet houdt aan de voorschriften van een vergunning. Graag hoort de taakgroep van DJZ wat haar visie is en op basis waarvan, zodat daarover gesprek kan worden gevoerd.

18. Organisatie groep

Het bestuur van een TTO zou net als een taxichauffeur een VOG moeten hebben. Daarnaast is het van belang dat er één aanspreekpunt is en één duidelijke leidinggevende met bevoegdheden. Tevens mogen bestuurders van een TTO die van de markt geweerd is, binnen het jaar niet in het bestuur van een andere TTO zitten, dan wel daar direct of indirect invloed op uitoefenen.

19. Verschil inspectie/audit

Een audit en inspectie zijn twee verschillende zaken. Een audit bekijkt het systeem: heeft een TTO alle reglementen en processen op orde. Hiervoor moeten bewijzen gevonden worden, door bijvoorbeeld archieven te tonen, uit te leggen hoe de kwaliteitsbewaking werkt en aan te geven hoe de aangeslotenen van een TTO op de hoogte wordt gehouden van alle reglementen.

Een inspectie gaat in op de inhoud en de dagelijkse gang van zaken bij een onderdeel van de TTO. In een inspectie wordt bijvoorbeeld bekeken of een TTO de klachtenafhandeling inderdaad doet zoals is afgesproken en of de oordeelsvorming die daar het resultaat van is ook past in de kaders die daarvoor zijn afgesproken. Ook worden bijvoorbeeld de overtredingen en de opgelegde sancties van de aangesloten chauffeurs onder de loep gelegd om na te gaan of sancties worden opgelegd en van welke orde. Hieruit wordt een beeld verkregen van de manier waarop de TTO omgaat met de regels en vooral de manier waarop de TTO toeziet op het gedrag van de bij de TTO aangesloten chauffeurs en met ontevreden passagiers.

20. Camera's en flexteams

Dit moet nog verder uitgewerkt worden.

21. Opleiding als sanctie

De gedachte is dat een chauffeur die zich niet aan de regels houdt, blijk geeft van onvoldoende kennis of onvoldoende wil die kennis uit te dragen. Daarom is voorgesteld een aanvullende opleiding verplicht te stellen bij bepaalde overtredingen om zo de chauffeur de mogelijkheid te geven de overtreding te herstellen. Wel wordt gedacht aan individuele opleidingen zodat zeker wordt gesteld dat de kennis wordt overgedragen (bv taal- en stratenkennis) of vaardigheden worden ontwikkeld (bv gedrag en service). Dit zal in de eindrapportage nog niet aan de orde komen en is een aspect dat samen met de TTO's moet worden opgepakt. In de gesprekken met de taxibranche is bijvoorbeeld geopperd dat de TTO's dit zelf zouden kunnen oppakken. Dan heeft de gemeente nog de rol om steekproefsgewijs te toetsen of chauffeurs inderdaad de nodige kennis en vaardigheden hebben dan wel zich te baseren op klachten en waardeoordelen van passagiers om zich daar een oordeel over te vormen (bv via een klantenpanel).

Dit moet nog verder uitgewerkt worden.

Tenslotte:

22. De conclusie is dat het gekozen systeem geen directe strijd oplevert met de tekst van de wet, maar dat er op onderdelen wel sprake is van strijdigheid met de achterliggende bedoeling bij en onderliggende uitgangspunten van die wet.
In de eindrapportage dient inzichtelijk te worden gemaakt:
   - op welke onderdelen voor andere uitgangspunten wordt gekozen;
   - waaróm er voor een dichtgereguleerd systeem wordt gekozen (afgezet tegen een systeem dat meer ruimte laat voor zelfregulering bijvoorbeeld);
   - voor welke specifieke gebieden dat geldt;
   - wat de consequenties zijn qua administratieve en bestuurlijke lasten;

   Verder stellen wij voor om het systeem meer in lijn te brengen te brengen met de uitgangspunten van de Wp2000 door:
   - Het geheel simpeler te maken door bijvoorbeeld de Taxxxipas te integreren met de TBO-vergunning en het aantal gemeentelijke spelers te verkleinen (1 loket-gedachte);
   - Nu al na te denken over welke instrumenten je in welk gebied zou willen invoeren en welk concreet probleem je daarmee beoogt op te lossen;
   - De verhouding TTO-gemeente nader te bezien, waarbij met name aandacht moet zijn voor het verplichtend karakter van het reglement en de aanvullende instrumenten meer als stok achter de deur te gebruiken.

De taakgroep is verrast over de conclusie dat er met het voorstel een situatie is van een dichtgereguleerd systeem. Zoals hiervoor is aangegeven is er veel dat door de TTO's moet worden ingevuld, waaronder het gedrag van chauffeurs en het beheer van standplaatsen, de twee belangrijkste invloedfactoren op de kwaliteit van de opstapmarkt in Amsterdam. De taakgroep vindt deze conclusie van DJZ daarom voor discussie vatbaar.

De taakgroep kiest op één onderdeel een ander uitgangspunt dan in het hoofdlijnenplan: een deel van Amsterdam (centrum plus drukke gebieden) valt onder de nieuwe regels. Dit zijn de gebieden waar de problemen zich voordoen en waar de meeste taxivraag is. Het lijkt de taakgroep om die reden een proportionele start. Indien DJZ hier nog een andere kijk op heeft, dan verneemt de taakgroep dit graag. Verder hebben wij toegelicht dat de administratieve lasten voor chauffeurs eerder afnemen dan toenemen: nu moet men elk jaar een TBO aanvragen, in de toekomst is dat eens per drie jaar, gelijk met de aanvraag voor de Taxxxipas.

Naar de suggestie voor integratie van vergunningen is al gekeken. Geconcludeerd is dat dit niet mogelijk is, omdat de TBO ook beschikbaar moet zijn voor chauffeurs die alleen op de bel- of contractmarkt werken. De taakgroep heeft haar model zo ingericht, dat de aanvraag van een Taxxxipas ook de eisen voor een TBO omvat zodat de TBO automatisch wordt verstrekt aan degenen die in aanmerking komen voor een Taxxxipas. Het integreren van beide vergunningen zou zelfs kunnen leiden tot extra administratieve lasten, omdat bij de intrekking van de Taxxxipas een nieuwe TBO aangevraagd moet worden.

Voor in een TTO samenwerkende taxiondernemers neemt de last toe omdat een TTO nieuw is. Deze moet voldoen aan een aantal eisen. Als eerder toegelicht zijn dat overigens in het algemeen eisen die men ook zichzelf wil stellen.

De opmerking over instrumenten is ons niet duidelijk. In het voorstel van de taakgroep zijn twee handhavingregimes voorzien, voor TTO en chauffeur (waarin veel in te vullen door de TTO's) en inspecties en audits. Dat lijkt de taakgroep op voorhand voldoende. Wellicht dat DJZ hier meer duidelijkheid over kan geven. Dat geldt overigens ook voor de suggestie rond de rol van gemeente-TTO omdat de taakgroep meent dat deze rollen al in lijn zijn met wat de wet beoogt.

Aan: 10.2, e Wob (DIVV), 10.2, e Wob (beiden DJZ)
Van: Taakgroep taxi Amsterdam
Datum: 28-10-2011, versie 3
Betreft: reactie taakgroep op juridische analyse DJZ dd 24 oktober 2011