Nummer BD2011-000032
Dienst dienst ivv

Gemeente Amsterdam
Staf Taxi

Agendapunt, 10-1-2011

STAF

Wethouder **E. Wiebes**

Onderwerp

Bespreken Beleidsplan Taxi

Gevraagde beslissing

Bespreken van de laatste versie van het beleidsplan Taxi (geagendeerd voorafgaand aan de staf van 1 december 2010)

Korte toelichting / samenvatting

Op 1 december 2010 heeft u de laatste versie (versie 7) van het Taxxxibeleidsplan ontvangen. Het was de bedoeling dit voorafgaand aan de staf uitgebreid door te spreken. Deze afspraak ging helaas niet door. Voorstel is deze versie, inclusief uw opmerkingen, alsnog op de staf van 10 januari te bespreken. Een aparte afspraak is dan niet meer nodig. Doel is eventuele onduidelijkheden weg te nemen, dan wel kort een inhoudelijke, richtinggevende discussie te voeren over bepaalde punten. De verschillende opmerkingen in de bijlage zijn genummerd. Hieronder wordt al kort ingegaan op de verschillende opmerkingen.

(nummers corresponderen met nummers in de bijlage)
Oplegnotitie

1. Voorstel is de periode van een jaar ‘stil te zetten’ zodra een schorsing start. Het puntenaantal blijft dan gewoon staan en telt pas na twee maanden weer door. Hiermee wordt voorkomen dat de chauffeur profiteert van de schorsing.
2. Een chauffeur die niet bij een TTO is aangesloten, heeft (als het goed is) geen Taxxxipas. De wens de landelijke chauffeurspas in te trekken, zou onderzocht kunnen worden maar is wel een paardenmiddel (en is om die reden ook erg lastig). In de wet is er vanuit gegaan dat er hoge boetes kunnen worden opgelegd voor overtreding van de Taxiverordening. Voor snorders geldt nu al dat er een last onder dwangsom wordt opgelegd van 10.000 euro met een maximum van 200.000 euro. Chauffeurs die wel rondrijden in Amsterdam maar niet bij een TTO horen, kunnen gezien worden als snorders. Bekeken wordt daarom of de hoogte van de boete hierbij kan aansluiten.

Bijlage/schema

3. In de plannen is opgenomen dat de gemeente een datasysteem bijhoudt waarin alle voor de gemeente relevante overtredingen worden vastgelegd. In die zin wordt van elke chauffeur bijgehouden welk puntenaantal hij heeft.
4. Hier wordt de landelijke chauffeurspas bedoeld, die door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt verleend.
5. Het idee is dat met dit systeem verschillende soorten problemen worden aangepakt: een TTO met chauffeurs die te veel punten op hun naam hebben, een TTO waar een klein cluster chauffeurs zeer veel punten verzamelt en een TTO die het niet nauw neemt met de klachtenafhandeling. Mogelijk zijn er andere

vormen, hierover zal overleg worden gevoerd met de handhavingspartners.

Beleidsplan taxi

6. Het idee is dat de gemeente vaststelt aan welke basiseisen een TTO moet voldoen. De geaccrediteerde organisatie onderzoekt vervolgens steekproefsgewijs of de TTO voldoet aan deze gemeentelijke eisen. In overleg met de overige G4-steden en KIWA zal bekeken worden hoe hieraan invulling gegeven moet worden. Ook wordt op korte termijn bekeken welke (on)mogelijkheden een aparte Amsterdamse stichting heeft om dergelijke taken op zich te nemen en welke vorm zo'n stichting moet hebben. Hiermee zijn in Den Haag, Rotterdam en Utrecht goede ervaringen opgedaan.
7. Een belangrijk punt om uit te werken. In principe zal elke chauffeur met een eigen daklicht rond moeten rijden en moet de TTO aangeven welke chauffeur op welk moment met welk kenteken rondreed. Als de TTO dat niet of niet goed doet, zou dat gevolgen moeten hebben.
8. In de volgende versie van het beleidsplan zal dit aangepast worden.
9. In de volgende versie van het beleidsplan zal dit aangepast worden.
10. Zie onder punt 7.
11. Uitgangspunt is dat elke chauffeur een eigen daklicht heeft met een eigen nummer. De klant en de handhavers moeten makkelijk kunnen zien welke chauffeur in de taxi ziet. Vooralsnog zijn hierover vanuit de branche geen bezwaren geuit.
12. De eerste voorwaarde bepaalt dat de chauffeur een CCV-examen moet hebben. Dit impliceert dat er niet sprake is van een ingetrokken Amsterdamse Taxxxipas
13. Zie onder punt 1.
14. Stratenkennis is een onderdeel van het CCV-examen. Er zitten daarnaast o.a. modules gedrag, professioneel verkeersgedrag en beroepshouding in. Dit zijn precies de punten waarvoor strafpunten worden gegeven. In overleg met het CCV wordt nog wel onderzocht of hierin maatwerk mogelijk is.
15. Uitgangspunt '50 punten = intrekken' zal worden besproken met de handhavingspartners.
16. Dit is een voorstel. Als dit onwenselijk is of moeilijk uit te voeren is, kan er voor gekozen worden alleen de taxikilometers mee te tellen. Het kan echter lastig zijn voor de politie om dit verschil te maken (flitsers maken het onderscheid tussen privé en zakelijk niet). In overleg met de handhavingsparters zal hun ervaring hierin worden gevraagd.
17. Dit onderscheid zal nog gemaakt worden. Het is hier vooral de bedoeling te laten zien welke ruimte er is.
18. Zie onder punt 6.
19. De wens is om een dergelijke instantie ook het werk steekproefsgewijs te laten toetsen. Als alles op papier in orde is maar in de praktijk niet, zal dit toch ergens uit moeten blijken.

Verdere stappen

Sinds 1 december 2010 zijn de volgende stappen gezet:

- Er is een afspraak gemaakt met de handhavingspartners om het beleidsplan door te spreken. Uiteindelijk zal dit moeten leiden tot een aangepast handhavingsconvenant.
- Er is een afspraak gemaakt met KIWA en de G4-gemeenten om de invulling van de controle van TTO's concreet te maken.
- De 21 eisen aan chauffeurs zijn vertaald naar vijf kernwaarden. Deze kernwaarden zijn de waarden die gebruikers straks kunnen verwachten bij het

nemen van een taxi:
- Een rit wordt niet geweigerd
- Het juiste tarief wordt gerekend
- Er wordt niet onnodig omgereden
- De chauffeur is vakbekwaam en houdt zich aan de Amsterdamse gedragsregels
- De rit is veilig; dit uit zich zowel in rijgedrag als in een technisch goede auto.

In een volgende versie zullen bovenstaande zaken verder uitgewerkt zijn.

Stukken

Meegezonden stukken: Beleidsplan Taxi, versie 7, inclusief opmerkingen

Verdere procedurestappen met data

n.v.t.

Ander overleg: n.v.t.

Publiciteit / communicatie

n.v.t.

Wijze van voorbereiding

Afstemming met andere dienst	n.v.t.
Resultaat overleg met directie/bestuursdienst	n.v.t.
Ander overleg	n.v.t.

Productinformatie

Opdracht verleend	n.v.t.
Financiering/budget	n.v.t.
T jd	n.v.t.
Kwaliteit	n.v.t.

Beslissing

Behandelend ambtenaar

dienst ivv, 10.2, e Wob