

OPSCRIFT

Nummer: 2013_MC_00013

Onderwerp

Taxi-oorlog. (zie bijlage)

Op voorstel van raadslid(-leden):

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting

Recent vonden opnieuw een aantal geweldadige incidenten plaats in het Gentse taximilieu. Tijdens de gemeenteraad van november probeerde schepen De Regge de escalerende problemen in de sector nog te minimaliseren, maar ondertussen heeft niet alleen de pers, maar ook de politiewoordvoerder het over een heuse taxi-oorlog.

Graag had ik in dit verband een antwoord over de volgende vragen ontvangen:

1. Wat is de stand van zaken inzake de werkgroep die de procedures voor de uitreiking, hernieuwing, schorsing en intrekking van taxivergunningen en bestuurdersbadges herbekijkt? Hoe vaak is de werkgroep sinds eind november samen gekomen? Zal het moraliteitsonderzoek geschrapt worden uit de procedures, zoals schepen De Regge in november suggereerde? Is dat verstandig in de huidige context van toenemende agressie?
2. Wat is de stand van zaken inzake de opmaak van de sanctioneringsmatrix? Hoe zal dit systeem functioneren? Op welke manier zal dit instrument bijdragen tot het wegwerken van de wantoestanden in de taxisector?
3. Hoe werkt het systeem van tijdelijke taxivergunningen en bestuurdersbadges? Op welke punten wijken de toekenningsprocedure en –criteria af van deze voor een gewone vergunning of badge? Hoe lang is zo'n tijdelijke vergunning/badge geldig? Kan die termijn verlengd worden en, indien ja, hoe vaak? Graag had ik ook de cijfers bezorgd gekregen m.b.t. het aantal tijdelijke badges in omloop en het aantal tijdelijke badges dat eventueel al één, twee, drie, enz. keer verlengd werd (met telkens opgave van de verlengingstermijn).
4. Welke andere/bijkomende maatregelen zal het stadsbestuur nemen om de wantoestanden in de

taxisector kordaat aan te pakken?

Met vriendelijke groeten,

Isabelle DE CLERCQ

Fractievoorzitter en gemeenteraadslid N-VA

Vraag

De heer Paul Teerlinck Stadssecretaris Stadhuis contactpersoon uw kenmerk ons kenmerk Datum Filip Van Tricht 0485/60.60.85 N-VA fractie 09/01/2013 Geachte heer stadssecretaris, Gelieve het onderstaande punt aan de agenda van de eerstvolgende commissie mobiliteit te willen toevoegen. Taxi-oorlog

BIJLAGEN

Bijgevoegde bijlage(n):

- OMS_vraag7.doc

ANTWOORD

23 januari 2013 15:37

Antwoord van schepen Filip Watteeuw

De schepen beaamt dat er een probleem is en dat er alles moet aan gedaan worden zodat dit niet kan escaleren. Men kan er nu nog iets aan doen. Over het beleid van de vorige schepen stelt hij dat zij zeker inspanningen heeft gedaan, dat het niet zo evident is als men stelt/denkt en dat de situatie ook verandert. Schepen De Regge heeft de situatie proberen aanpakken zoals ze was, nu dringen andere maatregelen zich op.

Het dossier is ernstig en moet aangepakt worden.

De werkgroep kwam een laatste keer samen eind november. Er wordt een nieuw overleg gepland in de tweede helft van deze maand. Ondertussen wordt intern verder gewerkt door het Mobiliteitsbedrijf en de Juridische Cel van het Departement RUMODO aan de aanpassing van het Stedelijk Reglement, conform de voorstellen van de werkgroep. Het is niet dat er geen pasklaar antwoord is, maar het is een gevoelige materie waar de schepen zich niet zomaar kan/wil over uitlaten.

Volgens het huidige reglement wordt er een moraliteitsonderzoek gevoerd door de politie nadat de kandidaat chauffeur geslaagd is voor het mondeling examen. Terwijl het moraliteitsonderzoek

wordt uitgevoerd krijgt de geslaagde kandidaat-bestuurder een voorlopige toelating die drie maanden geldig is. Wanneer het resultaat van het moraliteitsonderzoek gunstig is, beslist de burgemeester tot het uitreiken van de definitieve badge. Is het resultaat ongunstig, dan wordt de bestuurdersbadge bij burgemeestersbeslissing geweigerd.

De badge blijft drie jaar geldig, na die drie jaar moet de chauffeur zijn badge hernieuwen. Er wordt opnieuw een moraliteitsonderzoek verricht door de politie, waarbij de politie advies geeft aan de burgemeester. Die kan beslissen, indien de moraliteitselementen daartoe aanleiding geven, om aan de kandidaat bestuurder slechts een tijdelijke toelating af te leveren. Anderzijds kan de bestuurdersbadge, met een geldigheid van drie jaar, opnieuw uitgereikt hetzij geweigerd worden door de Stad Gent.

Momenteel wordt het moraliteitsonderzoek dus uitgevoerd terwijl de chauffeur over een voorlopige toelating van drie maanden (is niet hetzelfde als een tijdelijke badge) beschikt. De chauffeur is dus al in dienst bij een taxi-exploitant alvorens hij zijn definitieve bestuurdersbadge ontvangt. Wanneer dan zou blijken dat het moraliteitsonderzoek ongunstig is voor de chauffeur moet hij zijn voorlopige toelating opnieuw inleveren en ontvangt hij ook geen definitieve badge, waardoor de bestuurder terug zonder werk komt te zitten. Om dit te vermijden wordt overwogen om het moraliteitsonderzoek af te schaffen. Gent is bij ons weten de enige stad in Vlaanderen waar er een moraliteitsonderzoek wordt uitgevoerd.

Maar het is zeker niet de bedoeling om zomaar bestuurdersbadges te gaan uitreiken. Bij een eventuele afschaffing van dit moraliteitsonderzoek zal er zeker een screening in de plaats komen van het uittreksel uit het strafregister, aangevuld door een screening door de politie op verkeersinbreuken. Op basis van deze screenings kan dan al dan niet een badge worden toegekend. Momenteel worden de concrete modaliteiten van deze screening verfijnd, waarna ze met de taxisector zullen worden besproken. Bedoeling is dat er dus zeker bepaalde toelatingsvoorwaarden (of wel eigenlijk uitsluitingsgronden) blijven voor het verkrijgen van een badge als bestuurder, maar volgens een andere procedure.

Tenslotte is het ook zo dat er een voorstel is dat de chauffeurs ook minstens om de zes maanden gescreend worden door de politie. Zo kan er korter op de bal gespeeld worden om badges te schorsen of in te trekken. Bovendien heeft het Mobiliteitsbedrijf steeds de mogelijkheid, indien bepaalde klachten hen ter ore komen, te vragen dat de politie dergelijke screening uitvoert voor de betrokkenen, teneinde de bestuurdersbadge in te trekken.

De bedoeling van de sanctioneringsmatrix is om op een eenduidige manier te sanctioneren in geval van bepaalde overtredingen/veroordelingen, zowel naar vergunning, als naar bestuurdersbadge toe.

Dit zou vooral fungeren als een interne richtlijn, zodat aan de stad geen willekeur kan worden verweten, zodat bij gelijke overtredingen/veroordelingen, gelijke sancties worden getroffen. De sector zou tevens kennis hebben van deze richtlijn, zodat zij weten welke gevolgen gekoppeld worden aan bepaalde overtredingen/veroordelingen.

Deze matrix zal ook terug voorgelegd worden aan de sector om tot een definitief document te kunnen komen.

Tijdelijke taxi-vergunningen worden niet uitgereikt binnen het Mobiliteitsbedrijf. Wanneer de toekomstige exploitanten een aanvraag van een vergunning voor het exploiteren van een taxi-dienst indienen, worden eerst alle documenten gecontroleerd, daarna wordt er advies gevraagd aan de politie. Wanneer dit advies terugkomt, wordt er een collegebesluit opgemaakt. Het college beslist dan of de vergunning al dan niet wordt toegekend.

De vergunning blijft vijf jaar geldig. De aanvraag tot hernieuwing van de vergunning moet, samen met alle vereiste bijlagen, ten minste twee maand voor het verstrijken van de termijn, bepaald in de vergunning die verloopt, aan de Stad Gent overgemaakt worden.

Wel worden er voorlopige toelatingen uitgereikt, zoals uitgelegd in punt 1. Momenteel zijn er 35 voorlopige toelatingen in omloop. Deze kunnen verlengd worden met één maand wanneer het moraliteitsonderzoek nog niet voltooid is door de politie. In de toekomst zullen deze voorlopige toelatingen zo goed als zeker verdwijnen, als ook het moraliteitsonderzoek wordt afgeschaft.

Er worden momenteel twee procedures opgestart om de vergunning van twee exploitanten te schorsen of in te trekken.

Ook de screening die frequent zal gebeuren (om de zes maanden), is een bijkomende maatregel.

Tenslotte zal er met de politie overlegd worden welke bijkomende maatregelen en acties mogelijk zijn.

Raadslid I. De Clercq dankt voor het duidelijke antwoord. Ze stelt vast dat men nu zeer intensief bezig is met het beleid. Dank voor een verdere accurate opvolging.

Raadslid Yuksel stelt vast dat er een zekere verandering van beleid op komst is wat een goede zaak is. Het moraliteitsonderzoek waarmee men nu werkt is onbegrijpelijk. Het is een goede zaak dat men zal werken met een screening? Waarom werd dit niet toegepast. Wat is een meerwaarde van een moraliteitsonderzoek.

Raadslid Guy Reynebeau wil nog aanvullen dat het moraliteitsonderzoek door de sector zelf gevraagd werd. Men heeft getracht om samen met de sector tot een oplossing te komen. Men kan zomaar alles categoriseren onder 'slecht beleid'.

In het buitenland werkt men vaak met een meldpunt voor eventuele klachten. Dit staat duidelijk vermeld in de wagen of op de tickets. Dit zou men ook moeten kunnen organiseren en meenemen in de evaluatie op langere termijn. Werkt men op een goede manier? Zijn er veel klachten? Los van het feit dat men uiteraard misschien beter een eerder definitieve toelating geeft zonder dat het moraliteitsonderzoek vooraf nog moet gebeuren en dat werkgevers geconfronteerd worden met mensen die ze moeten ontslaan omdat het moraliteitsonderzoek na hun indiensttreding aangeeft dat ze hun job niet meer mogen uitoefenen.

Dergelijk meldpunt zou men moeten kunnen organiseren zodat de consument daar ook terecht kan met zijn 'grieven'.

Raadslid G. Riebels sluit zich aan bij collega Reynebeau. Wat is het dat men wil meten? Wat is een goede chauffeur? Zich houden aan verkeersregels, financieel correct zijn en een minimale hoffelijkheid naar de klanten toe? Is dit meetbaar met het moraliteitsonderzoek? Is dit wat men gedurende van de uitoefening van de job meet. Zich baseren op enkel een uittreksel van het strafregister is misschien niet de juiste manier?

Een meldpunt is voor de Stad/vergunninggever een perfecte tool om signalen binnen te krijgen en kort op de bal te kunnen spelen.

De schepen antwoordt dat hij zich niet wil uitspreken over een vroeger gevoerd beleid. Hij zal zich uitspreken over de situatie zoals ze nu is. Het is de bedoeling om nu een goede oplossing te vinden, maar deze kan binnen enkele jaren ook achterhaald zijn.

Betreft het meldpunt antwoordt de schepen dat er op de website van Gent een mogelijkheid is om klachten door te geven. Misschien moet men daar zeker meer ruchtbaarheid aan geven. Dit zal worden meegenomen.

Wat meet men: dat is natuurlijk waar het hier over gaat. We moeten inderdaad een beeld krijgen van met

De Taxisector wordt geregeld door taxidecreet op Vlaams niveau. Daarin staat dat men personeelsleden zal aanstellen om controle te doen. Het Vlaams Niveau moet ook hun verantwoordelijkheid opnemen.

Raadslid Yuksel vraagt het aantal badges die zijn uitgereikt en staat dit in verhouding met het mogelijke cliënteel. Overweegt u een stop af te kondigen?

Schepen Watteuw antwoordt dat het taxidecreet stelt dat men 1 taxi per 1000 inwoners. 250000 betekent 250 badges; Nu zitten we aan 150.. en we hebben al een probleem. Er is een gevecht voor de klant. Dit leidt tot onaangename toestanden. We moeten het decreet volgen.
