G-4 Taxiconvenant
Tussenevaluatie 2009

Datum 13 september 2010
Status Definitief

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Achtergrond 3
1.2 Evaluatie van tussenresultaten 3
1.3 Evaluatieaspecten 3
2 Beoordeling taxivervoer door consumenten 4
2.1 Mystery shoppers 4
3 Verstoring openbare orde op en rond standplaatsen 7
3.1 Amsterdam 7
3.2 Rotterdam 8
3.3 Den Haag 8
3.4 Utrecht 8
4 Uitvoering van maatregelen 9
4.1 Maatregelen per gemeente 9
4.1.1 Amsterdam 9
4.1.2 Rotterdam 12
4.1.3 Den Haag 13
4.1.4 Utrecht (oude tekst) 14
4.2 Toezicht en handhaving basiskwaliteit 15
4.2.1 Medewerking Politie 15
4.2.2 Basiskwaliteit en Rij- en rusttijden 15
4.2.3 Handhavingsinzet 17
4.2.4 Evenementen 18
4.2.5 Instrumentarium 18
4.2.6 Digitaal inspecteren 19
4.2.7 Boordcomputer taxi 19
5 Uitgevoerde pilots en onderzoeken 21
5.1 Amsterdam 21
5.2 Rotterdam 22
5.3 Den Haag 24
5.4 Utrecht 24
6 Samenwerking tussen partijen 25
6.1 Samenwerking Politie 25
6.2 Handhavingplatforms 26
7 Financiële verantwoording van ingezette middelen 27
8 Overige bevindingen 28
8.1.1 Nieuwe beleidsmaatregelen Amsterdam 28
8.1.2 Nieuwe beleidsmaatregelen Rotterdam 28
8.1.3 Nieuwe beleidsmaatregelen Den Haag 31
Bijlage Taxistandplaatsen Amsterdam 32

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Op 16 december 2005 hebben Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (=G4) met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een Taxiconvenant gesloten voor de periode 2006-2007. Doel van het convenant was het verbeteren van de kwaliteit van het straattaxivervoer door het uitvoeren van nieuwe/extra initiatieven. Partijen hebben voor de periode 2008-2009 een nieuw convenant gesloten, omdat de kwaliteit van het taxivervoer in de G4, met name vanaf de standplaatsen, verdere verbetering behoefde. Het convenant is vervolgens met een jaar te verlengd, waardoor de einddatum is verschoven naar 31 december 2010.

Doelstellingen van het convenant zijn:

- Het verder verbeteren van de kwaliteit van het straattaxivervoer in de G4;
- Het verkennen van mogelijkheden om tot adequate sturing van de sector te komen door (de)centrale overheden en marktpartijen;
- Het waarborgen van de basiskwaliteit van het straattaxivervoer in de G4, alsmede die van de openbare orde en veiligheid.

1.2 Evaluatie van tussenresultaten

Het Taxiconvenant 2008-2009 schrijft een tussentijdse evaluatie en een eindevaluatie voor. Gelet op de verlenging van dit convenant is de voorliggende rapportage de tweede tussentijdse evaluatie. Deze rapportage bevat informatie over (het uitvoeren van) het straattaxibeleid in de G4 in 2009. Na afloop van het convenant zal de eindevaluatie worden opgesteld. Deze tweede tussenevaluatie is opgesteld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de convenantpartners.

1.3 Evaluatieaspecten

Het G4 Taxiconvenant 2008-2009 onderscheidt de volgende aspecten:

- Naleving van de (kwaliteits)voorschriften
- Beoordeling van de kwaliteit van het taxivervoer door consumenten
- Mate van verstoring openbare orde op en rond standplaatsen
- Uitvoering van maatregelen
- Opbrengsten van pilots en onderzoeken
- Samenwerking tussen partijen
- Financiële verantwoording van de ingezette middelen

2 Beoordeling taxivervoer door consumenten

Belangrijke indicator voor de kwaliteit van het straattaxivervoer is de klantwaardering. Het Mystery Shopper Onderzoek 2009 maakt duidelijk dat een taxirit in de 4 grote steden gemiddeld een **7,2** scoort. In 2008 was het gemiddelde waarderingscijfer **7,4**. De verschillen in klantwaardering tussen de steden zijn klein.

Waarderingscijfer

	2007	**2008**	**2009**	**2010**
Amsterdam	7,2	7,3	7,3	7,4
Rotterdam	6,8	7,5	7,1	7,3
Den Haag	7,3	7,2	7,3	7,4
Utrecht	7,0	7,4	7,1	6,9
Gemiddeld	7,1	7,4	7,2	7,2

2.1 Mystery shoppers

Met de inzet van zogenaamde *'mystery shoppers'* kan de kwaliteit van taxiritten onopvallend worden bepaald. Mystery shoppers waarderen een taxirit onder andere op de volgende kwaliteitsaspecten:

- Welke route rijdt de chauffeur?
- Hoe is het contact met de klant ?
- Hoe wordt de prijs van de taxirit bepaald?
- Wat is de rijvaardigheid van de chauffeur?
- Wat is de kwaliteit van de auto in termen van geur, reinheid, verlichting, en geluid?

- Routes -

De mystery shoppers geven aan dat in 2009 91% van de chauffeurs de kortst mogelijke route rijdt. In 2008 was dit 94 %. Een correctie is toegepast voor omleidingen door files en opbrekingen.

- Prijsschatting -

Vooraf geeft 87% van de chauffeurs van tevoren een inschatting van de prijs wanneer de mystery shoppers daarom vragen. In 2008 was dit 72% van de gevraagde chauffeurs. De prijsinschattingen die ze geven, komen in 59% van de gevallen overeen met de eindprijs. Bij 19% was de eindprijs hoger dan de ingeschatte en afgesproken prijs.

- Taxameter -

Op 4% na, zetten alle taxichauffeurs de taxameter aan bij start van de rit. Rotterdam heeft de hoogste score, hier zetten alle chauffeurs hun taxameter aan bij vertrek. Na de rit schakelen ook bijna alle chauffeurs (97%) de taxameter weer uit.

- Kwitantie -

In alle gevallen verstrekt de chauffeur een kwitantie aan de klant. Elf procent van de chauffeurs doet dat spontaan, de overige 89% doet dat nadat erom gevraagd is. In 2008 gaf 13% van de chauffeurs op eigen initiatief een kwitantie aan de klant.

In Den Haag geeft, evenals in 2008, slechts 3% van de chauffeurs spontaan een kwitantie aan de klant.

- Rijvaardigheid -
Bij de meeste ritten vinden de mystery shoppers de rijvaardigheid goed. Er zijn weinig excessen waargenomen. Verkeersovertredingen komen echter nog altijd regelmatig voor. Zie Tabel 1.

Tabel 1: Verkeersovertredingen

Overtreding	Ritten
Te hard rijden	16%
Door rood licht rijden	10%
Niet handsfree bellen	7%

Te hard rijden komt nog veel voor, maar is ten opzichte van 2008 met 10% gedaald. Bij 10% van de gecontroleerde ritten rijdt de chauffeur door rood licht; een *stijging* met 4% ten opzicht van 2008. Bij 7% van de ritten was sprake van niet-handsfree mobiel bellen (in 2008 5%).

- kwaliteit van de auto -
Opvallend is dat de kwaliteit van de auto's die taxiondernemers inzetten op alle beoordeelde aspecten iets is *afgenomen* ten opzichte van 2008. Onderstaande figuur en tabel geven de goedkeuringspercentages weer per kwaliteitsaspect.

Figuur 1: Kwaliteitsbeoordeling taxivoertuigen in procenten, 2006-2009

	2006	2007	2008	2009
Schoon interieur	91%	90%	93%	91 %
Schoon exterieur	92%	93%	96%	91%
Prettige geur in taxi	82%	80%	87%	82%
Verlichting in taxi	86%	91%	93%	90%
Geen (harde) muziek in taxi	85%	84%	91%	86%

- Contact met de chauffeur -
Het contact me de chauffeur verloopt doorgaans zonder problemen. Negen van de tien klanten (93%) vinden dat de chauffeur vriendelijk overkomt. In 87% van de contacten begroet de chauffeur de klant. De chauffeur biedt in 19% van de contacten hulp bij het instappen. 81% van de chauffeurs weet direct waar de gevraagde bestemming is. Dit is overigens een afname ten opzichte van 2008 (88%)!

- Keurmerktaxi's en niet-keurmerktaxi's -
Bij de beoordeling brengen mystery shoppers ook onderscheid aan tussen taxi's met of zonder keurmerk. Zij beoordelen de keurmerktaxi's beter dan de taxi's zonder keurmerk. De gemiddelde waarderingen bedroegen 7,5 voor keurmerktaxi's (was 7,6 in 2008!) en 7,1 voor taxi's zonder keurmerk (was 7,3 in 2008!).

- Aantal taxiritten die voldoen -
De algemene waardering van de mystery shoppers is uitgedrukt in het percentage taxiritten dat zij als voldoende beschouwen. Het aantal ritten dat een voldoende scoort, is in 2009 afgenomen! Mystery shoppers beoordelen 89 procent van de taxiritten als voldoende tegenover 93 procent in 2008. Van de keurmerktaxi's wordt 95% als voldoende beoordeeld. Tussen de onderzochte steden zijn geen opvallende verschillen vastgesteld.

3 Verstoring openbare orde op en rond standplaatsen

Tussen gemeenten, politie en Inspectie Verkeer en Waterstaat bestaat een duidelijke taakverdeling:

- De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op de basiskwaliteit in het taxivervoer (op de naleving en de handhaving van de Wp2000, de Wegenverkeerswet (WvW) en het Arbeidstijdenbesluit vervoer (ATB-v) en de daarop gebaseerde regelgeving).
- De regionale politiekorpsen zorgen voor handhaving van de openbare orde en de naleving en handhaving van verkeersregels.
- De Gemeente is wegbeheerder en beheerder van de standplaatsen.

Een uniforme registratie ontbreekt, waardoor voor de G4 geen betrouwbare uitspraken gedaan kunnen worden over de ontwikkeling van verstoring van openbare orde en verkeersorde door taxichauffeurs. Van de convenantpartners hebben alleen Amsterdam en Rotterdam informatie over de openbare orde op de standplaatsen aangedragen.

3.1 Amsterdam

Op de in de bijlage opgenomen kaart is weergegeven hoe de standplaatsen in Amsterdam functioneren. De grootste problemen zijn op de grootste standplaatsen Centraal Station en Leidseplein. De tijden waarop de problemen zich manifesteren verschillen: Leidseplein kent met name op uitgaansavonden vanaf 23 uur meer of minder grote problemen. Op het Centraal Station zijn de piekbelastingen anders. Overigens kan geconstateerd worden dat het aantal klachten, incidenten en verkeersoverlast afneemt zodra verkeersregelaars, toezichthouders en handhavers aanwezig zijn.

<u>CS</u>
De standplaats CS kent een regeling met belanghebbendenvergunningen. Indien chauffeurs een overtreding van de voorschriften begaan, kan de vergunning worden ingetrokken. Dit zijn voorschriften die met name ten behoeve van de openbare orde zijn ingesteld. In 2009 zijn 32 vergunningen ingetrokken wegens overtreding van de voorschriften. Deze chauffeurs mogen niet meer op de standplaats komen. Toezicht vindt plaats door toezichthouders (elke dag tussen 08.00 uur en 16.00 uur) en handhavers (elke dag tussen 16.00 uur en 02.00 uur). Tevens is een taxihost aanwezig. De host of gastheer ontvangt, informeert en begeleidt klanten naar de gereedstaande taxi's. De host is aanwezig op de tijden dat ook de handhavers aanwezig zijn (van 16.00 uur tot 02.00 uur).

<u>Leidseplein</u>
Naar aanleiding van de tragische gebeurtenis in de nacht van 4 op 5 juli 2009, waarbij een klant en taxichauffeur met elkaar in gevecht kwamen en de klant als gevolg hiervan is overleden, zijn de volgende maatregelen getroffen. Het doel van deze maatregelen is om het gebruik van taxi's beter en meer ordentelijk te laten verlopen:

Op vrijdag en zaterdag is tussen 23.00 - 06.00 uur toezicht door beveiligers van een particulier beveiligingsbedrijf. Zij dragen zorg voor de doorstroming aan de kop van de standplaats. Dienst IVV van de gemeente Amsterdam stuurt dit bedrijf aan
De politie is in het kader van de aanpak van uitgaansgeweld actief op het Leidseplein. In deze hoedanigheid voorziet zij tevens in de back up van de toezichthouders
Er is een portokabin geplaatst om de inzet van het beveiligingsbedrijf te ondersteunen. Hierop is voor de taxiklant o.a. informatie te lezen over afstanden, prijzen en het nationale klachtennummer
Er is cameratoezicht ingesteld. De beelden werden tot voor kort 'live' uitgelezen. Nu worden ze tijdelijk opgeslagen. In de toekomst wordt dit cameratoezicht voortgezet in een totaalaanpak cameratoezicht.
Er is maandelijks 'Handhavingsoverleg Leidseplein' waarin politie, het beveiligingsbedrijf, OOV en IVW onder leiding van Dienst IVV de onderlinge samenwerking met elkaar afstemmen en afspraken maken over aanpak en inzet
Op uitgaansavonden is een pleinverbod van kracht. De situatie op de standplaats is momenteel dusdanig, dat een overtreding van de regels een verstoring van de openbare orde oplevert. Daarom kan de burgemeester (in mandaat van de politie) een pleinverbod opleggen. Indien een taxichauffeur een pleinverbod krijgt opgelegd mag hij zich gedurende datzelfde weekend niet meer op het Leidseplein begeven. Er zijn inmiddels verschillende pleinverboden opgelegd aan taxichauffeurs op het Leidseplein.

3.2 Rotterdam

De gemeente Rotterdam is niet in het bezit van uitgebreide gegevens over verstoringen van de openbare orde op en rond taxistandplaatsen. Wel hebben het afgelopen jaar een aantal geweldsincidenten plaatsgevonden waardoor de aandacht voor veiligheid op en rond de taxi is toegenomen. De Stichting Kwaliteitsverbetering Rotterdamse Taxi heeft een taxiscan laten uitvoeren waaruit naar voren is gekomen met welke maatregelen de veiligheid op de taxi kan worden vergroot. Voorbeelden van maatregelen zijn een mobiele pinautomaat en '360 graden camera's'. Financiële dekking voor de aanschaf van dergelijke maatregelen is gezocht in verschillende subsidies aangaande veiligheid voor kleine ondernemers en veiligheid in het OV. Echter is op dit moment nog geen dekking gevonden.

Vanwege de werkzaamheden aan de nieuwe OV terminal van het centraal station is de aantrekkelijkheid van de taxistandplaats aan de centrumzijde afgenomen door de lange loopafstanden. Hierdoor is de druk op de taxistandplaats aan de noordzijde van het station toegenomen. De spanning tussen de taxichauffeurs onderling en de bewoners in de omgeving is groot.

3.3 Den Haag

Politie Haaglanden registreert openbare orde incidenten waarbij taxi's zijn betrokken in Den Haag niet afzonderlijk.

3.4 Utrecht

Politie registreert openbare orde incidenten waarbij taxi's zijn betrokken in Utrecht niet afzonderlijk.

4 Uitvoering van maatregelen

4.1 Maatregelen per gemeente

4.1.1 Amsterdam

Versterking herkenbaarheid kwaliteit
De gemeente werkt samen met de taxibranche in de stad aan de verdere ontwikkeling van toegelaten taxi-organisaties (TTO). De gemeente is daarnaast bezig met het ontwikkelen van een beeldmerk voor de Amsterdamse kwaliteitstaxi. Dit is een logo, dat alleen chauffeurs die aangesloten zijn bij een TTO mogen dragen (verplicht op het daklicht, indien gewenst op de auto zelf).

Zelforganisatie
De branche zelf denkt inmiddels, in navolging van andere gemeenten, ook na over de inrichting van een stichting of vereniging waar verschillende bedrijven die aan kwaliteit willen werken bij aangesloten zijn. De gemeente is bereid mee te denken over de mogelijke organisatie hiervan en hierbij waar mogelijk ondersteuning te geven.

Standplaatsbeleid
Zie voor de maatregelen op Leidseplein de beschrijving hierboven. Voor de maatregelen CS wordt verwezen naar de paragraaf hieronder.

Pilot Amsterdam Station CS
In juli 2009 is een evaluatie gehouden van het eerste jaar van het regime met de belanghebbendenvergunning op de standplaats CS. Belangrijke conclusies zijn dat de maatregel organisatorisch en juridisch lastig uitvoerbaar is en dat de gemeente binnen de huidige wettelijke kaders (te) weinig mogelijkheden heeft om de situatie op de standplaats CS adequaat te regelen. Daarnaast is de organisatie en de informatievoorziening nog niet zo geregeld dat de maatregel maximaal benut wordt. Om die reden zijn inmiddels de volgende verbeteringen doorgevoerd:

a. Uitgebreide communicatie taxichauffeurs en betrokken instanties
Tussen 13 mei en 1 juni 2009 is op verschillende manieren het handhaven op de belanghebbendenvergunning CS geïntensiveerd. Er zijn brieven verstuurd aan alle belanghebbendenvergunninghouders waarin het pakket aan maatregelen is toegelicht, er is informatie op internet gezet, advertenties in de krant geplaatst en op de standplaats meerdere malen geflyerd. In de taxxxiflits (blad dat door de Dienst IVV wordt uitgegeven en dat ook aan alle geregistreerde Amsterdamse taxichauffeurs wordt toegezonden) is uitgebreid aandacht gegeven aan de maatregelen. Ook in volgende edities van dit blad blijft er aandacht voor handhaving door de gemeente.

b. Per 1 juni vergrote inzet toezichthouders bij standplaats CS, met twee BOA's, van 16.00 tot 02.00 uur.
Het bemensen van de standplaats met BOA's die opgewassen zijn tegen het specifieke werk op een taxistandplaats, waarbij veel rapporten van bevindingen

dienen te worden opgemaakt, is niet eenvoudig gebleken. Extra training en opleiding waren nodig en blijven ook nodig.
Vanaf juni bestond het handhavingteam op de taxistandplaats CS uit 6 vaste BOA's van de Dienst Stadstoezicht (DST). Het handhaven op de taxistandplaats is intensief werk waarbij de BOA's heel sterk in hun schoenen moeten staan om steeds weer de confrontatie met de chauffeurs aan te gaan. Dat maakt deze groep kwetsbaar. Om deze reden is gekozen om met een flexteam te gaan werken. Er is nu een groep van 23 BOA's die in wisseldiensten de standplaats bezetten. Naast de gebruikelijke tijden van toezicht wordt het flexteam ook ingezet voor gerichte acties op andere tijdstippen.

c. Per 1 juni 2009 inzet van gastheer (host) op CS.
De host of gastheer ontvangt, informeert en begeleidt klanten naar de gereedstaande taxi's. De host is aanwezig op de tijden dat ook de handhaver van DST (BOA) aanwezig is (van 16.00 uur tot 02.00 uur). De standplaats wordt aangepast om deze gastpersoon een duidelijke plek te geven. De aanwezigheid van de host op taxistandplaats CS draagt zeker bij aan de rust op de standplaats. De host kan ook optreden als tweede getuige bij het opmaken van een rapport van bevindingen.

De taak van de host is klanten te helpen en tevens voor doorstroming op de standplaats te zorgen. Daarnaast zorgt hij ervoor (indien de klant dat wenst) dat de meter aanstaat als de taxi met klant vertrekt. De gastpersoon blijkt niet altijd even zichtbaar voor bezoekers. Er is een vlag op de standplaats geplaatst die de zichtbaarheid van de host ondersteunt. Dit blijkt echter nog onvoldoende te zijn. Het dragen van speciale kleding moet de host nog meer zichtbaar gaan maken. Vastgesteld is dat buiten de tijden dat de handhavers en de host aanwezig zijn, het snel een wanorde wordt en de verkeerscirculatie vastloopt.

Gedurende de vakantieperiode van 2009 is het rustig geweest op de standplaats. Na de zomervakantie herhaalde het beeld zich weer: onrust en wanorde op de momenten dat er geen host en handhavers waren. Deze constatering heeft ertoe geleid dat sinds 1 september 2009 ook tussen 08.00 uur en 16.00 uur twee toezichthouders van een beveiligingsbedrijf aanwezig zijn om toe te zien op orde en doorstroming van de taxi's. Tot op heden hebben zij geen bevoegdheden. Onderzocht wordt of zij enkele bevoegdheden kunnen krijgen om te kunnen handhaven.

Buiten de momenten dat DST niet aanwezig is staan de handhavers in verbinding met DST. Op momenten dat er sprake is van wanorde op de standplaats kunnen zij het flexteam van DST oproepen. DST komt dan op de standplaats een verrassingscontrole houden.

d. Gezamenlijke controleacties door gemeentelijke toezichthouders, politie en Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW).
Op 1 juni 2009 is deze manier van handhaven van kracht gegaan. Gedurende de eerste 15 dagen heeft men een overgangsbeleid gevoerd en zijn veelvuldig waarschuwingen uitgedeeld.

Met ingang van 15 juni 2009 zijn partijen meer structureel gaan handhaven met consequenties voor de belanghebbendenvergunninghouders.

e. Benoeming gemeentelijke taxiregisseur met als taak de verbetering van de operationele samenwerking tussen uitvoerende partijen.
Op voorstel van de wethouder Verkeer en Vervoer is sinds mei 2009 een taxiregisseur benoemd die zich intensief heeft beziggehouden met het versterken van de samenwerking tussen alle partijen die verantwoordelijkheid dragen op en rond de taxistandplaats CS. Behalve de onder d. genoemde instanties zijn ook DPG, het OM en DIVV betrokken. De Dienst IVV, als verantwoordelijke dienst namens de wethouder Verkeer en Vervoer, voorziet in de trekkersrol.

De inspanningen van de taxiregisseur hebben onder meer geresulteerd in de ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst tussen de politie, Inspectie V&W, gemeente en Openbaar Ministerie. Namens de gemeente hebben de burgemeester en de wethouder Verkeer en Vervoer de overeenkomst ondertekend. Deze samenwerkingsovereenkomst betreft het verbeteren van het taxivervoer in Amsterdam (reikt verder dan alleen taxistandplaats CS). Een belangrijk aspect in de samenwerkingsovereenkomst vormt de structurele samenwerking tussen alle gemeentelijke diensten, de politie, het OM en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW).

De rol van taxiregisseur is waardevol gebleken en heeft geleid tot stabiliteit en overleg tussen partijen zowel op bestuurlijk als op operationeel niveau. Vanaf medio september is door de Dienst IVV een kwartiermaker aangesteld die op basis van de bereikte resultaten, binnen de dienst gaat bouwen aan een specifiek taxionderdeel. Dit organisatieonderdeel gaat zich richten op de structurele aanpak van het taxidossier. Zowel op beleidsmatig gebied, als ook op het terrein van de infrastructuur en de handhaving.

f. Directe blokkering toegangspas bij overtreding vergunningvoorschriften.
Het toepassen van de belanghebbendenvergunning als toegangspas tot de standplaats CS blijkt over veel verschillende schijven (diensten en verantwoordelijkheden) georganiseerd te zijn. Het proces tot intrekken van een dergelijke toegangspas tot de taxistandplaats is dan ook een moeizaam administratief proces. Om dit proces inzichtelijk te maken is, in samenwerking met betrokken partijen, een stroomschema opgesteld. Het doel hiervan is om ieders rol en verantwoordelijkheid bij het intrekken van de toegangspas te verduidelijken.

In 2009 zijn 32 belanghebbendenvergunningen ingetrokken. Het blijkt dat niet ieder opgemaakt Rapport van Bevindingen (RvB) leidt tot intrekken van de pas. Het valt en staat met de zorgvuldigheid en kwaliteit waarmee een RvB wordt ingevuld door een BOA op de standplaats. Een chauffeur kan bezwaar maken tegen een besluit. Het is dan de geschillencommissie of de rechter die bepaalt of de belanghebbendenvergunning terecht is ingetrokken. De praktijk wordt nauwlettend gevolgd. Inmiddels heeft dit geleid tot aangescherpte werkafspraken tussen DST en DPG met DIVV.

g. Uitvoering van mystery guest controles door stichting TX-Keur. Rapportages gemeentelijke handhavers naar TX-Keur.
Het hebben van een TX- keurmerk is een voorwaarde waaraan moet worden voldoen om een belanghebbendenvergunning te mogen aanvragen voor het CS. Per 1 september 2009 heeft TX keur haar norm aangepast. Dit mede naar aanleiding

van klachten en opmerkingen van consumenten, opdrachtgevers, overheid en taxichauffeurs. Een van die aangescherpte normen is dat een taxichauffeur geen koffergeld meer mag berekenen wat de praktijk van alledag is. De houders van een TX-keur zijn hiervan op de hoogte gesteld door TX-keur zelf. Zij hebben allen hierover een brief ontvangen. Overigens is het zo dat het vragen van koffergeld volgens de landelijke taxiwet wel geoorloofd is.

TX-keur voert met zgn. 'mystery guest' controles uit. Daarbij voert zij een groot aantal controles voor specifiek de gemeente Amsterdam uit met nadruk op standplaats Centraal Station.

4.1.2 Rotterdam

Samen met de branche (RTC, St-Job, STC en vrije rijders) is in 2008 een gezamenlijke rechtspersoon opricht: de Stichting Kwaliteitsverbetering Rotterdamse Taxi (SKRT).

Bij SKRT en gemeente Rotterdam is eind 2008 het volgende idee ontstaan; zowel branche als lokale overheid zagen dat het bestaande TX-keurmerk tekort schiet als kwaliteitskeurmerk. TX gaat teveel over randzaken en te weinig over kwaliteit. Er is behoefte aan aanvullende kwaliteitsversterkende maatregelen. In 2009 is men van start gegaan met de ontwikkeling van het Rotterdamse taxikeurmerk (RTX).

De gemeente Rotterdam heeft in het voorjaar van 2009 en in februari 2010 samen met de Stichting Kwaliteitsverbetering Rotterdamse Taxi (SKRT) gesprekken gevoerd met het bestuur van TX keur. In de gesprekken met TX keur zijn discussies gevoerd over de normen voor straattaxi vervoer. Het gesprek in het voorjaar van 2009 heeft niets opgeleverd. Na de aanstelling van een nieuw bestuur in januari 2010 zijn er opnieuw gesprekken gevoerd waarin TX keur zich flexibeler opstelt.

Over de volgende punten zijn gesprekken gevoerd met TX keur:

- TX keur is een keurmerk voor de onderneming terwijl het RTX een keurmerk is voor de taxichauffeur zelf. De taxichauffeur wordt getoetst op zijn kwaliteiten als dienstverlenend persoon.
- Het TX keurmerk is een geschikt keurmerk voor het contractvervoer maar niet geschikt voor het straattaxivervoer. De normen zijn voor de straattaxiondernemer niet haalbaar. Het TX keurmerk zou hier op aangepast moeten worden. De Rotterdamse taxibranche en gemeente pleiten voor verschillende normen voor contractvervoer en straattaxivervoer.
- Het TX keurmerk heeft de afgelopen jaren niet veel gedaan om het keurmerk onder klanten te promoten. De bekendheid en herkenbaarheid van het keurmerk is daardoor niet groot.

De gemeente Rotterdam en de SKRT zien de voordelen in van een herkenbaar landelijk keurmerk waaronder voor de 4 grote steden een couleur locale wordt gehangen. Echter moet de gemeente Rotterdam en de SKRT wel rekening houden met de beschadigde reputatie van het landelijke TX keurmerk onder de Rotterdamse taxichauffeurs. Er is geen draagvlak voor het TX keurmerk onder de taxichauffeurs zonder aanpassing van de huidige normen en openheid en dialoog richting de

taxibranche. Mogelijk dat het onlangs nieuw aangestelde bestuur van TX keur, waar de gesprekken mee gevoerd worden, daar verandering in kan aanbrengen.

4.1.3 Den Haag

Zelforganisatie Haagse taxibranche:
Voor aanvang van de convenantperiode zijn er door de branche pogingen ondernomen om te komen tot een vorm van branchevertegenwoordiging voor de Haagse taxibranche. In 2009 is de stichting STH (Stichting Taxibelang Haaglanden) opgericht. Op dit moment is 80% van de Haagse taxiondernemingen lid van STH.

De gemeente en STH kennen een structureel werkoverleg van eens per 6 weken. Inmiddels is door Politie Haaglanden een contactpersoon taxiaangelegenheden aangesteld, welke op afroep aanwezig is bij dit werkoverleg. Naast het primaire doel, kwaliteitsverbetering straattaxivervoer, worden ook actuele zaken/knelpunten besproken/afgehandeld. De samenwerking tussen de gemeente en de taxibranche is door dit overleg absoluut verbeterd. De organisatie en realisatie van kwaliteitsverbetering en toekomstige handhaving op basis van nieuwe wetgeving dient naar mening van de gemeente Den Haag zoveel mogelijk gerealiseerd te worden door de taxibranche zelf (STH). Onderstaande onderwerpen/acties die zijn uitgevoerd, vormen o.a. een kwalitatieve infrastructuur tussen de gemeente Den Haag en de taxibranche.

STH heeft een update gemaakt van alle taxistandplaatsen in Den Haag. In 2010 zal een digitale kaart met alle relevante informatie worden aangemaakt.
De coördinatie en voorbereidende werkzaamheden voor de uitgifte van toegangspassen VCP-gebied (autoluwe binnenstad) is door STH uitgevoerd
Bij de beantwoording van klachtenbrieven m.b.t. taxizaken levert STH relevante informatie voor een correcte en tijdige beantwoording. Indien mogelijk neemt STH contact op met betreffende taxionderneming om betreffende klacht te bespreken.
Gelet op grootschalige herinrichtingwerkzaamheden centrumgebied zijn afspraken gemaakt met STH over tijdelijk verplaatsen van taxistandplaatsen, omleidingroutes etc. STH draagt zorg voor communicatie naar achterban.
STH zorgt voor communicatie naar achterban middels een 2-wekelijkse nieuwsbrief

Kwaliteitsverbetering:
Uitgangspunt voor de gemeente Den Haag is dat kwaliteitsverbetering enkel gerealiseerd kan worden als handhaving door adequate wetgeving ook mogelijk is. Om een zo groot mogelijk draagvlak te creëren bij taxiondernemingen zal de kwaliteitsverbetering vanuit en door STH zelf georganiseerd moeten worden (voor zover als mogelijk, de gemeente blijft de regie behouden om te kunnen objectiveren). Ook de handhaving zal zoveel mogelijk samen met de branche worden georganiseerd.

Deze uitgangspunten en verdere afspraken zijn vastgelegd in het Haagse taxiconvenant welke de gemeente samen met STH en KNV taxi, in december 2009 heeft ondertekend. Om de organisatie van het bovenstaande door STH ook mogelijk te maken zal de gemeente, STH financieel ondersteunen gedurende de looptijd van het convenant. (2010-2012). In het kader van kwaliteitsverbetering zijn in 2008 – 2009 de volgende zaken gerealiseerd:

Aanleg keurmerkstandplaats Centraal Station Den Haag.
Eind 2009 is deze standplaats voor 39 taxi's opgeleverd. Bewust is gekozen om nog geen slagbomen te plaatsen, maar dit pas uit te voeren op het moment er meer duidelijkheid is omtrent nieuwe wetgeving.
In overleg met STH is overeenstemming over de locaties van andere keurmerkstandplaatsen. Dit voorstel zal in 2010 voor besluitvorming aan de Raad worden voorgelegd.
Een van de grootste taxicentrales in Den Haag (HTMC) is gestart met de aanstelling van een eigen kwaliteitscontroleur. Deze controleur ziet toe op naleving van het huishoudelijk reglement van HTMC door de bij hen aangesloten taxichauffeurs
STH is gestart met werkgroepen om de opleidingsmodules verder uit te werken. Afgesproken is dat een 4-tal modules worden ontwikkeld:
-Gastvrijheid/Den Haag gastvrije stad (is inmiddels klaar)
-Lokale stratenkennis, attracties-, en bezienswaardigheden kennis
-Levensreddend handelen
-Agressietraining
In een aantal bijeenkomsten is met STH overlegd om overeenstemming te bereiken over de mate waarin en wijze waarop de nieuwe wetgeving in Den Haag het beste ingevoerd kan gaan worden. Belangrijkste bespreekpunten zijn de gevolgen van artikel 82A/82B en de omvang van een TTO zoals bedoeld in artikel 82B. Als gemeente hebben wij de verwachting dat medio 2010 overeenstemming wordt bereikt over de belangrijkste uitgangspunten van, op dit moment aanwezige concept wettekst
In 2009 is gestart met de voorbereidingen van de aanleg van een nieuwe keurmerkstandplaats gelegen aan station Holland Spoor. De aanleg hiervan zou onderdeel uitmaken van een grotere herstructurering van het totale gebied rondom Holland Spoor. Door het huidige economische klimaat heeft het totale project vertraging opgelopen en daarmee ook de aanleg van deze nieuwe keurmerkstandplaats. Aangezien er diverse functionaliteiten in de beperkte openbare ruimte rondom station Holland Spoor gerealiseerd moeten worden zal nog wel een stevige discussie met STH gevoerd moeten worden over de uiteindelijke omvang van deze nieuwe keurmerkstandplaats.

4.1.4 Utrecht

2009 heeft in het teken gestaan heeft van de selectie van keurmerk/certificeringsinstellingen. Dit proces is zwaar in de vertraging gekomen door enerzijds de draagvlakverwerving, die meer tijd vergt dan gepland. Anderzijds is vertaging ontstaan door het uitblijven van de V&W-subsidiebeschikking tot 17 december 2009. Daardoor konden geen verplichtingen worden aangegaan met de inmiddels geselecteerde bedrijven voor de levering van keurmerkschema (specifiek geënt op het gedrag van de chaufeur t.o.v. de consument/klant en de collega's); benodigde infrastructuur en certificering/keurmerkcontrole en handhaving. Veel van deze zaken kunnen derhalve eerst in 2010 ter hand worden genomen. Dat is in het eerste halfjaar danook met verve gebeurd. Definitieve afrekening kan daardoor ook niet eerder dan per 2011 plaatsvinden.

4.2 Toezicht en handhaving basiskwaliteit

Onder basiskwaliteit van het taxivervoer wordt verstaan de naleving van wetten en regels. Artikel 19 van het Taxiconvenant heeft vijf leden:

1. Medewerking politie
2. Basiskwaliteit
3. Rij- en rusttijden
4. Handhavingsinzet
5. Evenementen

4.2.1 Medewerking Politie

Het succes van de handhavinginspanning van IVW is mede afhankelijk gesteld van de inzet van de regionale politiekorpsen. De gemeente heeft een inspanningsverplichting naar de regionale politiekorpsen om zorg te dragen dat de politie prioriteit geeft aan de samenwerking met de Inspectie VenW.

De medewerking van de regiopolitie is wisselend. De grote steden kennen binnen haar stadgrenzen meerdere politiedistricten. Per stad en per district is de medewerking verschillend. Als reden om gezamenlijke controles niet uit te voeren wordt aangegeven dat de prioriteit bij andere politietaken ligt, zo blijkt uit navraag.

4.2.2 Basiskwaliteit en Rij- en rusttijden

Basiskwaliteit betreft met name de naleving van de bepalingen krachtens de Wp2000 en de daarop gebaseerde regelgeving inzake de onderdelen:

- ondernemingsvergunning
- chauffeurspas
- tariefkaart
- taxameter
- tarieven, en
- klachten- en geschillenregeling
- rij en rusttijden

De IVW beoordeelt de basiskwaliteit aan de hand van de inspectieresultaten. Voor rij- en rusttijden wordt een gewenst nalevingpercentage van 80% (overtreding <20%) gehanteerd. Voor de naleving van de overige indicatoren wordt 95% (overtreding < 5%) gehanteerd.

Overtredingspercentages per stad en G4, in procenten (2007-2009)

	Amsterdam			Rotterdam			Den Haag			Utrecht			G4		
	'07	'08	'09	'07	'08	'09	'07	'08	'09	'07	'08	'09	'07	'08	'09
Tarieven	17,2	12,0	5,2	9,3	5,8	6,4	7,6	7,3	4,7	6,9	6,1	2,6	13,3	9,9	5,2
Taxameter en afwijkingen van de ijkwet	2,8	2,7	1,1	2,4	1,8	0,2	1	0,3	0,9	2,3	0,9	0	2,3	2	0,9
Geen gebruik taxameter	3,4	2,7	1,3	0	0	0	10,1	0,2	0	0	0	0	2	1,7	1
Geen taxameter en/of geen tarieven in de taxameter	1,2	1	0,7	0	0	0	10	0,2	0	0	0	0	0,7	0,6	0,5
Tarief niet zichtbaar	1,9	1,8	0,7	1,4	0,9	2,7	1	2,2	1,8	0,5	2,3	0,9	1,5	1,8	1
Ondernemer niet zichtbaar of te achterhalen	8	3,8	1,5	5,4	3,1	3,5	5,4	4,5	2	4,1	2,8	1,7	6,8	3,8	1,8

Conclusie is dat de in 2008 geconstateerde verbeteringen zich in 2009 hebben voortgezet. Met name het hanteren van te hoge tarieven is verder afgenomen. Daarmee geldt ook voor dit aspect dat de vereiste basiskwaliteit in de G4 bijna is behaald.

In onderstaande tabel zijn de overtredingpercentages in de G4 afgezet tegen die in de rest van Nederland.

Overtredingspercentage kernbepalingen:	G4 2008	OVERIG NL 2008	G4 2009	OVERIG NL 2009
ondernemersvergunning	0,4%	0,8%	0,3%	0,9%
vergunningsbewijs	1,2%	1,3%	1,2%	0,8%
chauffeurspas	4,6%	3,4%	3,7%	2,6%
rij- en rusttijden	29,6%	18,9%	30,1%	11,4%
taxakeuring	1,9%	0,9%	1,1%	1,1%
tarieven	9,9%	6,9%	5,2%	2,2%
klachtenkaart	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%

voldoet aan de nalevingseis	
voldoet bijna aan de nalevingseis	
voldoet niet aan de nalevingseis	

Geconcludeerd kan worden dat de naleving van de rij- en rusttijden in de G4 ver beneden de streefwaarde ligt, terwijl in de rest van Nederland deze streefwaarde wel wordt bereikt. Daar is zelfs een verbetering ten opzichte van 2008 te zien, terwijl binnen de G4 het niveau in 2009 net zo laag is als in 2008.

4.2.3 Handhavingsinzet

weginspecties

In het convenant is opgenomen dat voor de periode 2008/2009 in de G4 dezelfde handhavingsdruk zal worden gerealiseerd als in de periode 2006/2007. De benodigde capaciteit (i.p.v. beschikbare capaciteit) is het uitgangspunt. In onderstaande tabellen is de inzet van de interventie weginspectie weergegeven.

Regio Streefwaarde G4 convenant 2009	A'dam/ Schiphol 3000	R'dam 1500	Den Haag 1050	Utrecht 500
Aantal themacontroles IVW	255	163	105	85
Aantal reguliere controles IVW	2611	484	451	233
Subtotaal IVW	2866	647	555	318
Controles regiopolitie en KLPD	800	130	208	12
Totaal aantal taxicontroles	3666	777	764	330

Regio Streefwaarde G4 convenant 2009	Subtotaal G4 6100	Overig NL	Totaal
Aantal themacontroles IVW	608	1232	1840
Aantal reguliere controles IVW	3779	2234	6013
Subtotaal IVW	4387	3466	7853
Controles regiopolitie en KLPD	1150	482	1632
Totaal aantal taxicontroles	5537	3948	9485

In 2009 vond 60% van de weginspecties in de G4 plaats. Ca. 40% van alle weginspecties van taxi's zijn in Amsterdam gehouden (bijna 3.600). Bij de weginspecties worden in de G4 bij ruim 30% van de inspecties overtredingen van de rij- en rusttijden geconstateerd. In overig Nederland ligt dit percentage rond de

11%. De nalevingsnorm van 80% wordt in overig Nederland dus ruimschoots gehaald, in tegenstelling tot in de G4.

Het totaal aantal weginspecties in de G4 lag in 2009 iets onder de streefwaarde.Dit komt doordat er een verschuiving plaats heeft gevonden van weginspecties naar bedrijfsinspecties en digitaal inspecteren. In Amsterdam hebben in 2009 meer bedrijfsinspecties plaatsgevonden. Tevens was in 2009 veel tijd gemoeid met de eerste grootschalige pilot digitaal inspecteren bij taxi-ondernemingen naar de aansluiting bij een geschillencommissie (zie onder *artikel 23 Invoering digitaal inspecteren.*

<u>bedrijfsinspecties</u>
Naast weginspecties voert de Inspectie ook bedrijfsinspecties uit. In 2008 heeft de Inpectie met de Belastingdienst het project AxiTaxi gestart en medio 2009 afgerond. Tijdens het project zijn belastingfraude, uitkeringsfraude en fraude met betrekking tot de vervoerswetgeving voor taxi's veelvuldig aan het licht gekomen. Hiertegen is opgetreden in de vorm van het opleggen van (bestuurlijke) boetes en belastingaanslagen, het opmaken van proces-verbalen en het treffen van bestuurlijke maatregelen.

In totaal zijn in het kader van het project Axitaxi bij 20 ondernemingen bedrijfsbezoeken afgelegd. Hierbij zijn in totaal 8 taxi-ondernemingen intensief gecontroleerd door middel van boekenonderzoeken, allen in samenwerking met de belastingdienst uitgevoerd. Bij alle bedrijfsinspecties werden overtredingen geconstateerd, bij 7 daarvan werd een proces-verbaal en/of een boeterapport opgemaakt.
Verder is gebleken dat vooral de eenmanszaken, zzp-ers en kleinere vof's de meeste ernstige overtredingen plegen tav opgemaakte rittenstaten en werkmappen.

4.2.4 Evenementen

In het convenant is opgenomen dat de gemeente de Inspectie tijdig informeert over grote evenementen. De Inspectie kan dan vooraf in overleg treden met de evenementenorganisaties, gemeenten en/of politie om illegaal taxivervoer uit te sluiten. In het voortraject denkt IVW zo nu dus al mee om taxivervoer in goede banen te leiden tijdens evenementen, bijvoorbeeld door af te spreken om dan alleen met keurmerktaxi's in zee te gaan.
In goed overleg met de gemeenten vooraf is zo extra toezicht gehouden o.a.ten tijde van de Pasar Malam in Den Haag, tijdens de cruisedagen in Rotterdam, tijdens het Dance Valley in Spaarnwoude en Arena-optredens in Amsterdam en andere soortgelijke evenementen.

4.2.5 Instrumentarium

In artikel 22 van het convenant staat het belang van een adequaat instrumentarium om ongewenst gedrag onder taxichauffeurs tegen te gaan beschreven. In het kader van de taxivisie is het schorsen en intrekken van de chauffeurspas en de ondernemingsvergunning door DGMo en HDJZ nader uitgewerkt. Het rapport preventieve doorlichting van de taxibranche in opdracht van het Ministerie van Justitie heeft de noodzaak tot een procedure voor het uitwisselen van gegevens met betrekking tot crimineel gedrag van taxichauffeurs bespoedigd. In de brief van 16

maart 2010 aan de Kamer geeft de minister van Justitie dat de aanpak om taxichauffeurs te screenen zal worden verbeterd.

De Inspectie kan het instrument van de VOG (Verklaring Omtrent het gedrag) gebruiken om een chauffeurspas of een ondernemingvergunning in te trekken. In 2009 zijn door de Inspectie VenW 14 ondernemingvergunningen taxi ingetrokken. Het totaal aantal ingetrokken chauffeurspassen door de Inspectie VenW bedroeg 33 (waarvan 10 in Amsterdam) in 2009.

4.2.6 Digitaal inspecteren

In het convenant is vastgelegd dat bij een positieve uitkomst van de businesscase digitaal inspecteren de Inspectie VenW met actieve deelname van alle betrokken partijen een start zal maken om digitaal inspecteren binnen de G4 te implementeren. Daarbij gaat het om het plaatsen van vaste ANPR-camera's (kentekenscanners) op de belangrijkste standplaatsen en/of de inzet van mobiele ANPR-apparatuur.

De business-case digitaal inspecteren heeft inderdaad geleid tot een positief advies over digitaal inspecteren. IVW onderkent dat digitalisering een belangrijke pijler is om het toezicht effectiever en slagvaardiger te laten verlopen. De ANPR kan benut worden om op de standplaatsen selectiever te inspecteren. Via ANPR kan een beeld worden verkregen van ondernemingen die veel van een standplaats werken, maar ook kan zo een beeld worden verkregen van de wachttijden van taxi's.

Eind 2008 heeft de eerste grootschalige pilot digitaal inspecteren plaatsgevonden i.c. controle van de verplichting om aangesloten te zijn bij een geschillencommissie. Niet aangesloten taxi-ondernemingen zijn aangeschreven door de Inspectie, hetgeen geleid heeft tot een aanzienlijke toename van het aantal bij een geschillencomissie aangesloten taxi-ondernemingen in 2009.

De Inspectie continueert de ontwikkeling van digitaal inspecteren. Het slim koppelen van gegevensbronnen middels het bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat in gebruik zijnde Tamara-systeem biedt de mogelijkheid digitaal te selecteren, te handhaven en op basis van risico-analyse profielen op te stellen, waarmede gerichter en efficienter toezicht kan worden gehouden.

Het verschaft de Inspectie het inzicht dat nodig is om selectief gericht toezicht te kunnen houden op die (deel-)domeinen waar dat nodig is. Voor de selectie van voertuigen wordt bij wegcontrole gebruik gemaakt van 'hitlijsten' uit Tamara die vervolgens in de ANPR-apparatuur worden ingelezen en tot hits kunnen leiden.

4.2.7 Boordcomputer taxi

In het artikel over de boordcomputer taxi (BCT) is de doelstelling van de Staatssecretaris opgenomen om binnen de convenantperiode, vóór 31 december 2009, tot invoering van de BCT te komen. De invoering van de boordcomputer taxi wordt nu echter per 1 oktober 2011 verwacht. Hiervoor zijn een aantal redenen:
- meer tijd bleek nodig voor het bepalen van de functionaliteiten van de BCT (een bruikbaar instrument voor zowel IVW (handhaving) als voor de taxisector (bedrijfsadministratie);

- ook bleek meer tijd nodig voor de terugkoppeling door branchevertegenwoordigers aan hun achterban (o.a. ledenvergadering KNV), met oog op draagvlakvergroting;
- bovendien hebben fabrikanten meer tijd nodig voor de ontwikkeling en productie van BCT's, ca. anderhalf jaar. Invoering van regelgeving heeft alleen zin als voldoende BCT's op de markt beschikbaar zijn.

Belangrijke gebeurtenissen in de geëvalueerde periode:

-IVW heeft met een zo breed en representatief mogelijke delegatie overleg gevoerd. In de begeleidingscommissie van de sector zitten ondernemers met personeel, zzp'ers, grote en kleine ondernemingen uit alle windstreken van Nederland en de centrales van A'dam en Rotterdam. Goed overleg is onder meer gevoerd over het handhavingsbeleid en de hoogte van het subsidiebedrag.[1] IVW wil met de BCT een win-win-situatie bereiken: de BCT moet een goed handhavingsinstrument zijn, maar daarnaast ook goed te gebruiken zijn voor de bedrijfsadministratie van de taxiondernemingen. Op deze wijze levert de BCT een bijdrage aan betere concurrentieverhoudingen (eerlijke markt) en vermindering van de administratieve lasten.
-Gedurende de overgangsperiode na invoering van de BCT zal de IVW coulant zijn bij constatering van lichte overtredingen, met name die welke kennelijk het gevolg zijn van onwennigheid met het nieuwe apparaat.
-Voldoende leveranciers hebben zich gemeld bij KNV en Connexxion met de boodschap dat ze een BCT gaan bouwen, en deze eind 2010 op de markt denken te hebben.
-In november zijn wijziging van Besluiten en de Regeling specificaties gepubliceerd.
-De resterende regelgeving voor de introductie wordt in de zomer 2010 gepubliceerd.

[1] Op 12 april 2010 heeft de algemene ledenvergadering van KNV haar definitieve instemming met de invoering van de BCT uitgesproken.

5 Uitgevoerde pilots en onderzoeken

5.1 Amsterdam

Telling CS

DIVV heeft onderzoek gedaan naar de capaciteit van de standplaats Centraal Station en de doorstroming van het verkeer op de toegangsweg tot de standplaats, de zogenaamde "IBIS-weg". Dit onderzoek heeft in oktober 2009 over vier dagen plaatsgevonden op werk- en weekenddagen van 12 tot 20 uur. Hiermee zijn periodes met en periodes zonder handhaving meegenomen. Gedurende de nacht is er niet geteld. Dit komt in vervolgonderzoek aan bod. De belangrijkste uitkomsten van het onderzoek zijn:

Grootste deel van de taxi's bereikt de standplaats niet
In de onderzoeksperiode zijn 3020 taxi's geteld op de IBIS-weg. Het betrof in totaal 618 unieke taxi's die hebben geprobeerd op de taxistandplaats te komen. Slechts 41% van deze taxi's (275) heeft de standplaats weten te bereiken en vervolgens ook ritten met passagiers uitgevoerd. De overige taxi's zijn weggereden (30%) of zijn een rondje gaan rijden om nogmaals een poging te wagen om de standplaats te bereiken (29%). Conclusie hiervan is dat het aanbod van taxi's groot is, waarbij gemiddeld een taxichauffeur 5x rondrijdt op zoek naar klanten, dan wel een plek op de taxistandplaats. Dit rondrijden geeft veel verkeer en daardoor mogelijk ook overlast. Hoewel niet is vastgesteld of alle rondrijdende taxi's over een toegangspas (en dus BHV) voor het CS beschikken, is de kans dat een aldaar rondrijdende taxi een plek op de standplaats CS bemachtigt klein. Hierin ligt de basis voor het limiteren van het aantal vergunningen (BHV) voor standplaats CS om zodoende de overlast door rondrijdende taxi's te verminderen. Aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd om helder te krijgen wat het maximum aantal vergunningen zou moeten zijn in relatie tot de veertien beschikbare plekken.

De file is wispelturig maar er zijn patronen te ontdekken
Tijdens het onderzoek is elke minuut het aantal personenauto's geteld dat op de IBIS weg in de file staat. Taxichauffeurs die de standplaats CS proberen te bereiken zorgen voor aanzienlijke verkeersoverlast. Met name wanneer DST niet aanwezig is, zijn er veel langzaam rijdende en stilstaande taxi's op de IBIS-weg. Gemiddeld stonden in de onderzoeksperiode ruim zes voertuigen te wachten voor de slagboom voor de taxistandplaats Centraal Station.

Concessieverlening taxistandplaats

In het kader van de regulering van de taxistandplaats is onderzoek verricht naar de mogelijkheden om een taxistandplaats te verpachten. De gedachte hierbij is dat de pachter dan verantwoordelijk is voor de orde op de standplaats. Deze alternatieve vorm van beheer zou kunnen bijdragen aan het beter laten functioneren van bepaalde taxistandplaatsen waar doorgaans veel overlast is. Onderzoek door NautaDutilh leert dat op basis van bestaande jurisprudentie het allerminst is uitgesloten "dat de bestuursrechter tot het oordeel zou kunnen komen dat de beoogde onttrekking in strijd is met het stelsel en de strekking van de Wegenwet." Mocht men tot deze maatregel willen overgaan en heeft de Raad hiertoe besloten en is de bezwaar- en beroepprocedure succesvol doorlopen, dan moet een

aanbestedingsprocedure worden doorlopen. Al met al is dit een dusdanig lang traject dat nieuwe taxiwetgeving de gemeente eerder nieuwe mogelijkheden biedt.

Overige pilots en initiatieven
Er bestaan initiatieven van het hotelwezen om klanten een taxiservice te bieden. Hotels maken hiervoor afspraken met een taxionderneming dat haar klanten voor een vast tarief naar bijvoorbeeld Schiphol vervoert. Klanten kopen aan de balie van het hotel een voucher die zij aan de taxichauffeur overhandigen. Achteraf verrekenen de taxionderneming en het hotel dit.

Een ander voorbeeld is de Passengers Terminal Amsterdam (PTA). Ook hier zijn afspraken gemaakt over taxivervoer van passagiers van cruiseschepen. Op tijden dat cruiseschepen arriveren wordt een gedeelte van de laad en losstrook (50 á 60 meter) voor PTA gereserveerd voor gecontracteerde taxi's.

Zo zijn er meer plekken in de stad waar grote concentraties van taxi’s nodig zijn om met name bij evenementen bezoekers te vervoeren. Te denken valt aan het Arenagebied in Zuid-Oost en de RAI in stadsdeel Zuideramstel. Op deze laatste locatie is gewerkt aan de voorbereiding van zes pilots, die in 2010 plaatsvinden.

Bovenstaande afspraken komen neer op een verschuiving van vervoer van de opstapmarkt naar de bel- en contractmarkt. Er worden immers vooraf afspraken gemaakt over taxivervoer. Het oplossend vermogen van deze ontwikkeling is behoorlijk groot: door de directe relatie tussen de bedrijven en de taxiondernemingen ontstaat een reputatie. De markt structureert zichzelf, toezicht en handhaving is minder snel nodig en er wordt op een professionele manier vervoer aangeboden. Zowel voor de klanten en bedrijven, als voor de taxiondernemingen en de gemeente is dit daarom een goede oplossing.

De gemeente speelt een stimulerende rol bij de totstandkoming van deze afspraken: de afspraken worden gemaakt tussen de bedrijven zelf. Wel kan de gemeente helpen door bijvoorbeeld de infrastructuur zo aan te passen dat de grote groepen gemakkelijk en snel vervoerd kunnen worden. Hierbij zal nog wel onderzoek moeten worden gedaan naar de kosten. Het kan andere taxiondernemingen daarbij niet verboden worden hun diensten alsnog aan te bieden in hetzelfde gebied. Aandachtspunt is daarom de openbare orde: indien andere chauffeurs een ‘graantje’ willen meepikken, kan dit tot onenigheid leiden.

5.2 Rotterdam

Werkzaamheden Stichting Kwaliteitsverbetering Rotterdamse Taxi
De SKRT werkt gezamenlijk projectvoorstellen uit om bijvoorbeeld via educatie/toetsing de stratenkennis onder chauffeurs te verbeteren. Het initiatief voor het indienen/uitwerken van de projectvoorstellen ligt bij de branche zelf. In november 2008 is de taxibranche door middel van een kick-off bijeenkomst op de hoogte gebracht van de oprichting van de SKRT en is informatie gegeven over de nieuwe ‘taxiwet’. Samen met de taxibranche is in 2008 een kwaliteitsverbeteringtraject opgesteld.

Kwaliteitsverbeteringtraject eind 2008	
Project	**Realisatietermijn (huidige stand van zaken)**
Kwaliteitscontrole	2010
Stratenkennis (module Ken uw Stad)	2009-2010
Gedragscode voor de Rotterdamse taxichauffeurs (module Ken uw Stad)	2009
Taxigastheerschap	2010
Lokale klachtenafhandeling	2010
Veiligheid op de taxi	2010
TNO taxiwebsite	2009
Tariefborden	2009
Medegebruik busbanen	2010
Aanleg Taxiplus plekken	2009-2010
Verschoning van het taxiwagenpark	2009

De volgende projecten die in 2009 betaald zijn vanuit het taxiconvenant hebben een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het Rotterdamse taxikeurmerk.

A1 Algemene kosten Stichting Kwaliteitsverbetering Rotterdamse Taxi (SKRT)
De SKRT heeft een aantal vaste posten waar geld aan wordt uitgegeven, waaronder de vergaderkosten van de adviesraadleden. De helft van de kosten voor de vergaderingen neemt de SKRT voor eigen rekening. Daarnaast worden er kosten gemaakt voor het onderhoud en doorontwikkeling van de website van de SKRT: www.skrt.nl.

A2 Module 'Ken uw stad' (verbeteren vaardigheden en kennis)
In een door de taxibranche opgestelde werkgroep is de module 'Ken uw Stad' uitgewerkt. Binnen de module worden de stratenkennis, sociale vaardigheden, kennis van de tariefstructuur en het taxistatuut van de individuele taxichauffeur getoetst. De module bestaat uit een mondelinge en schriftelijke toets. Als studiemateriaal is een vragendatabase opgebouwd met meer dan 450 vragen over deze verschillende onderwerpen. Na het behalen van de mondelinge en schriftelijke toets wordt een certificaat uitgereikt aan de desbetreffende chauffeur. Het studiemateriaal is verkrijgbaar via de website van de SKRT of door de aanschaf van de beschikbare vraag-/ antwoordenboeken en studieboeken. Voor de mondelinge toets is een onafhankelijk examinator aangetrokken. Daarbij is een administratief ondersteuner aangetrokken om de taxichauffeurs in het bestand van de SKRT te registreren.

In Rotterdam kunnen alle taxibedrijven gebruik maken van de plusplekken zolang ze maar aan de eisen van het RTX voldoen. Een groot deel van de centrales en een deel van de vrije rijders zijn zelfs al begonnen aan het toetsingstraject. 500 chauffeurs hebben de mondeling toets afgerond en 300 chauffeurs de schriftelijke toets (stand van zaken februari 2010). Het draagvlak voor het RTX is veel groter dan voor het TX keurmerk. Alleen de RTC heeft taxi's met een TX keurmerk. St.-Job heeft juist het TX keurmerk in 2008 opgezegd nog voordat er sprake was van een Rotterdams keurmerk. De toetsingsmodules worden nu doorlopen door taxichauffeurs van de RTC, St-Job, Oranje taxi, STC, RTO, Citytax-RTV, Eramus taxi en CST. Taxichauffeurs kunnen meerdere pogingen doen om het RTX te halen.

Alleen bij ernstige overtredingen kunnen zij worden uitgesloten van het Rotterdamse keurmerk.

A3 inzet voorzitter SKRT
Jan van Heest is aangesteld als voorzitter van de SKRT in opdracht van de gemeente Rotterdam. Zijn belangrijkste opdracht is zorgdragen voor het van de grond komen van de SKRT projecten. Dhr. Van Heest zit bijvoorbeeld de driewekelijkse adviesraad van de SKRT voor en participeert in de projectgroepen die de verschillende projecten uitwerken. Hij benadert partijen, vraagt offertes aan, overlegt, enthousiasmeert en dient op verzoek van de stichting subsidievoorstellen in.

Projecten van de gemeente Rotterdam
Naast de projectvoorstellen die de SKRT heeft uitgewerkt zijn ook projecten die door de gemeente Rotterdam zijn uitgevoerd ten laste gekomen van het G4 taxiconvenant 2008-2009.

In januari 2008 zijn in Rotterdam twee taxiplustandplaatsen aangelegd, bij Rotterdam CS en bij het Hilton hotel. In de convenant periode 2008-2009 is het aantal taxiplusplaatsen uitgebreid. Bij de Gooilandsingel, Aert van Nesstraat, Schouwburgplein, Eendrachtsplein en Coolsingel zijn taxiplusplaatsen aangelegd. Tijdens de convenant periode 2008 -2009 heeft de gemeente Rotterdam de mogelijkheden tot medegebruik van de busbanen door de plustaxi onderzocht. In het eerste kwartaal van 2010 wordt gestart met een pilot op de Vaanweg.
Begin 2008 is TNO in opdracht van de gemeente Rotterdam gestart met het ontwikkelen van een taximarktplaats, waarbij vraag een aanbod met elkaar in contact kunnen komen. Inmiddels is de website gereed en zal opdracht worden verleend voor onderhoud en promotie van de taximarktplaats. In 2009 zijn op verschillende taxistandplaatsen borden geplaatst met tariefinformatie voor de consument.

5.3 Den Haag

Zie onder 5.4

5.4 Utrecht

-Onderzoek naar draagvlak voor maatregelen in de branche;
-Het plaatsen van verlichte taxizuilen bij standplaatsen;
-Kennis over en draagvlak voor het landelijke TX-Keurmerk vergroot;
-Start gemaakt met ondersteuning van zelforganisatie lokale taxiondernemers, in samenwerking met landelijke brancheorganisatie

6 Samenwerking tussen partijen

6.1 Samenwerking Politie

In artikel 20 van het taxiconvenant is besschreven hoe de Staatssecretaris van VenW en de gemeenten zich de samenwerking tussen IVW en regionale politiekorpsen voorstellen.

- De Inspectie VenW en de regionale politiekorpsen maken onderling afspraken over de handhaving van de basiskwaliteit, verkeersregelgeving en de handhaving van de openbare orde. De afspraken hebben o.a. betrekking op het aantal controles, gezamenlijke acties en wijze van informatie-uitwisseling. Hiervoor zijn tussen de Inspectie VenW en de regionale politiekorpsen handhavingsconvenanten afgesloten.
- Er worden onderling afspraken gemaakt over de uniforme registratie van taxigerelateerde overtredingen.
- De gemeenten brengen het belang van de samenwerkingsafspraken en de uniforme registratie bij de regionale politiekorpsen onder de aandacht.

Met de korpsen uit Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam waren al eerder samenwerkingsovereenkomsten gesloten. De samenwerking met de politiekorpsen in alle vier de grote steden is daarmee nu formeel bekrachtigd.

Er is een formulier ontwikkeld, het staandehoudingsverslag, waardoor op uniforme wijze taxigerelateerde overtredingen verwerkt kunnen worden. Of het formulier ook juist wordt ingevuld is moeilijk te beoordelen. Opvallend is dat er op het staandehoudingsverslag door de politie weinig overtredingen worden vermeld. Ook is het niet altijd duidelijk als er overtredingen zijn geregistreerd of dit een boeterapport, een proces verbaal of een waarschuwing betreft.

Amsterdam:
In augustus 2009 heeft de gemeente Amsterdam (burgemeester en wethouder Verkeer en Vervoer) met het Openbaar Ministerie, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de regiopolitie Amsterdam-Amstelland een samenwerkingsovereenkomst afgesloten om tot betere en meer gezamenlijke handhaving van de taximarkt te komen. Op basis van deze overeenkomst vindt tussen de verschillende handhavende partijen afstemming plaats over de verschillende controles, worden gezamenlijke controles gepland en wordt de uitwisseling van operationele informatie verbeterd. Het uitwisselen van kennis en informatie met als doel meer grip te krijgen op de taxibranche wordt nu in de vorm van een gezamenlijk project uitgewerkt.

In het algemeen geldt dat de gemeente voorziet in het toezicht en de handhaving op het taxivervoer op de standplaatsen CS en Leidseplein. De politie ondersteunt de toezichthouders en de handhavers en controleert de taxi's in de rest van de stad. Ook IVW voorziet op basis van de taxiwet (Wet Personenvervoer 2000) in haar specifieke handhavingstaak binnen Amsterdam.

Het meer gezamenlijk opereren tussen deze diensten moet ook effect hebben op het sneller kunnen intrekken van de chauffeurspas. Er wordt gewerkt aan het sneller kunnen verwerken van mutaties in de justitiële documentatie om de Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) van taxichauffeurs die zich notoir misdragen te weigeren. Hierdoor kan hun taxivergunning worden ingetrokken, waardoor zij niet meer het beroep van taxichauffeur kunnen uitoefenen.

6.2 Handhavingplatforms

In artikel 21 van het convenant staan de functie, de inrichting en de activiteiten van de handhavingsplatforms beschreven. De coördinatie van de samenwerking vindt binnen de G4 plaats door handhavingsplatforms. IVW is voorzitter van deze handhavingplatforms. Tijdens het platformoverleg informeren partijen elkaar over de activiteiten in de nabije toekomst. De gemeenten informeren de deelnemers over grote evenementen.

In de evaluatie van het taxiconvenant 2006/2007 staat niets over het functioneren van de handhavingsplatforms. In de tussenevaluatie over 2008 wordt dieper ingegaan op de samenstelling en het functioneren van de platforms. In 2008 was in Amsterdam geen handhavingsplatform actief. Na het dodelijke incident in de zomer van 2009 heeft de gemeente Amsterdam prioriteit aan de taxi gegeven. Vanaf september is hier een heel actief handhavingsplatform.

In Den Haag en Rotterdam waren de platforms in 2008 actiever dan in 2009. In Utrecht functioneert het platform goed, maar zijn de gemeente en de gemeentelijke toezichthouders niet betrokken. Medio 2010 sluit ook de Politie Regio Hilversum eveneens aan als deelnemer van het handhavingsplatform Utrecht.

Tijdens het G4-overleg van 25 februari 2009 hebben de ambtenaren van Den Haag, Rotterdam en Utrecht aan IVW gevraagd of in hun stad ook een soortgelijk platform als in Amsterdam kan worden gevormd. Samenwerken in één platform is ook geopperd.

Het concept handhavingsplatforms wordt ook toegepast in steden buiten de G4. Om wildgroei te voorkomen zal IVW onderzoeken of bundeling van platforms aan te raden is. Daarnaast zal moeten worden afgewogen of de leidende rol van IVW nog wenselijk is.

7 Financiële verantwoording van ingezette middelen

De Minister van Verkeer en Waterstaat draagt financieel bij aan de dekking van de kosten die samenhangen met de uitvoering van door de steden uit te voeren maatregelen. Voor het convenantsjaar 2009 was de financiële bijdrage maximaal € 1.000.000.

De verdeelsleutel was ongewijzigd:

Amsterdam	max. 50%	= € 500.000
Rotterdam	max. 25%	= € 250.000
Den Haag	max. 12.5%	= € 125.000
Utrecht	max. 12,5%	= € 125.000

In december 2009 heeft de Minister van V&W de volgende subsidies verstrekt:

Amsterdam: € 500.000,-
Voor:
-inzet verkeersregelaars en BOA's Stadstoezicht;
-evaluatie kwaliteitstaxi;
-inzet standplaatsregisseur;
-fysieke aanpassingen toegangssysteem standplaats C.S.;
-controles en mysteryguest onderzoek

Rotterdam: €104.092,-
Voor:
-stichting kwaliteitscontrole Rotterdamse taxi (SRKT);
-ontwikkelen en uitvoeren opleidingsmodule 'Ken uw stad';
-onderzoek medegebruik busbanen;
-pilot NS zonetaxi

Utrecht: €250.000,- *
Voor:
-oprichten Taxiplatform Regio Utrecht (TRU)
-opstellen convenant TRU – bedrijfsleven;
-ontwikkelen opleidingsstructuur Leerling Gezel – Meester;
-infrastructurele aanpassingen taxistandplaats C.S.;
-taxigerelateerde onderdelen verkeer en milieuplan Utrecht;
-externe begeleiding.

(*) Utrecht heeft in 2008 geen bijdrage ontvangen. Extra bijdrage in 2009 was mogelijk door onderbeteding van andere steden.

Financiële verantwoording van de ontvangen subsidiebedragen vindt separaat plaats, volgens de Regeling Verantwoordingsinformatie specifieke uitkeringen.

8 Overige bevindingen (vooruitblik)

8.1.1 Nieuwe beleidsmaatregelen Amsterdam

In 2010 wordt verder gewerkt aan de verbetering van de taxibranche in Amsterdam. In de planning staan:
Een fysieke herinrichting van de standplaats CS, waarbij de routing voor met name passagiers wordt verbeterd;
Onderzoek of het Leidseplein alleen toegankelijk kan worden gemaakt voor chauffeurs met een tram/busbaanontheffing;
Verder verbeteren en stroomlijnen van de informatie-uitwisseling tussen partijen;
Onderzoek naar de verplaatsing van de standplaats Leidseplein, waarbij de mogelijkheid van een buffer op afstand wordt onderzocht.

8.1.2 Nieuwe beleidsmaatregelen Rotterdam

Op 25 februari 2010 heeft de lancering van het Rotterdamse taxikeurmerk plaats gevonden. Aan 2 taxichauffeurs is het Rotterdamse taxikeurmerk uitgereikt. Er kan nog niet gemonitord worden of de kwaliteit van het taxivervoer op straat ook echt verbeterd. Echter kan wel iets gezegd worden over de betrokkenheid en reikwijdte van het lokale keurmerk.

In de adviesraad kunnen branchepartijen meedenken over het toekomstige taxibeleid. Daarnaast kunnen ze meewerken aan de uitvoering van de projectvoorstellen. Vertegenwoordiging kan pas als er een groep van meer dan 25 taxichauffeurs wordt vertegenwoordigd. Dit heeft ertoe geleidt dat er verschillende nieuwe groepen taxichauffeurs zijn ontstaan naar het voorbeeld van Toegelaten Taxi Organisaties.

Doordat de taxibranche zelf mee denkt en met werkt aan de verbetering van de straattaxi markt is de betrokkenheid van de taxichauffeurs groot. Dit heeft bijgedragen aan een breed draagvlak voor het Rotterdamse taxikeurmerk en heeft veel chauffeurs er toe gezet deel te nemen aan het toetsingstraject. Inmiddels hebben 500 chauffeurs de mondelinge toets doorlopen en 300 chauffeurs de schriftelijke toets.

<u>A2) Vergaderkosten Adviesraad</u>
De SKRT heeft een aantal vaste posten waar geld aan wordt uitgegeven waaronder de vergaderkosten van de adviesraadleden. De helft van de kosten van de vergaderingen neemt de SKRT voor eigen rekening.

In 2008 is het college akkoord gegaan met het taxiconvenant 2008-2009. Vervolgens is een lijst van projectvoorstellen opgesteld ter uitvoering in de convenantperiode. In 2009 heeft de SKRT zich vooral gericht op de kennis en kwaliteit van taxichauffeurs en de ontwikkeling van het Rotterdamse kwaliteitskeurmerk (RTX). Hierdoor zijn enkele projectvoorstellen uit het programma voor 2008-2009 niet uitgevoerd. Daarnaast leidt verdere concretisering van de landelijke wetgeving tot nieuwe inzichten op projectvoorstellen. De projectvoorstellen A3 en A4 moeten in 2010 worden uitgevoerd.

A3) Module Ken uw stad
In 2009 is de module Ken uw stad ontwikkeld. Deze module bestaat uit een mondelinge en een schriftelijke toets voor taxichauffeurs. In deze module worden taxichauffeurs getoetst op de Rotterdamse stratenkennis, sociale vaardigheden en kennis van de tariefstructuur. In 2009 zijn al een groot aantal toetsen afgenomen. Ook in 2010 gaat de SKRT door met de toetsing van chauffeurs. Hiervoor is een examinator ingehuurd en worden lesruimtes gehuurd.
(In de begroting van de module is rekening gehouden met kosten die nog open staan van 2009)

A4) Kwaliteitscontrole en gastheerschap
Daar waar de problemen met de straattaxi het grootst zijn, kan een taxiregelaar met een hesje (taxi service) neergezet worden die de klanten ontvangt en naar de juiste taxi stuurt (bijvoorbeeld bij het Centraal Station). Hij kan er voor zorgen dat kleine ritten niet geweigerd worden, men zich gedraagt en er geen zooitje van maakt op de standplaats. Het ligt voor de hand de taxigastheer ook tijdens evenementen in te zetten zoals het North Sea Jazz festival. In 2010 zal de SKRT vooral verkennende gesprekken voeren met de dienst Stadstoezicht en samen met hen een functieprofiel uitwerken.

A5) Veiligheid op de taxi
Na enkele recente geweldsincidenten tegen taxichauffeurs wil de taxibranche meer aandacht voor veiligheid op de taxi. De Stichting Kwaliteitsverbetering Rotterdamse Taxi wil ook op dit gebied een rol gaan spelen. Niet alleen de veiligheid van chauffeurs bij grote taxi ondernemingen, maar ook de veiligheid van ZZP'ers is van belang. Onderdeel van het projectvoorstel 'Veiligheid op de taxi' wordt een inventarisatie naar de huidige initiatieven en ideeën die er bestaan op het gebied van veiligheid op de taxi. Denk daarbij aan het geweldsprotocol, aanschaf van camera's op de taxi, het oprichten van een calamiteitenteam en het gebruik van de noodtelefoon. Samen met de directie Veiligheid van de gemeente Rotterdam en politie Rijnmond moet de veiligheid op de taxi kritisch worden bekeken. Dit moet leiden tot een veiligheidsconvenant (versteviging van het geweldsprotocol) waarin wordt aangegeven welke initiatieven het meeste bijdragen aan de veiligheid op de taxi.

Lokale klachtenafhandeling en een straf- en beoordelingscommissie zijn projectvoorstellen die ook in de convenantperiode 2008-2009 uitgevoerd zouden worden. Begin 2010 is KNV Taxi in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gestart met een voorstel voor verbetering van de klachtenregistratie en afhandeling. Het is belangrijk een uniform klachtenafhandelingsysteem te ontwikkelen. In 2010 worden de resultaten van KNV afgewacht en wordt voor de klachtenafhandeling en straf en beoordeling geen apart budget opgevoerd.

De projectvoorstellen A5 t/m A8 komen voort uit ideeën die bij de SKRT zijn ontstaan aan het eind van 2009/ begin 2010.

A6) Taxiconferentie
Hoe bereiden de vier grote steden zich voor wanneer straks een delegatie van bevoegdheden zal plaatsvinden? De taxibranche in Rotterdam kijkt al met reikhalzend verlangen uit naar verandering die met de Toegelaten Taxi Organisaties

vrijwel zeker tot verbetering zal leiden. Hoe groot worden de TTO's? Hoe zien de klachtenregelingen er straks uit ? Gelet op bovenstaande vragen is er voldoende aanleiding om een congres te houden waarop deze vragen aan bod komen. Financiering dient te geschieden vanuit bijdragen van het ministerie, G4 gelden van gemeenten en branchebijdragen. Rotterdam is gevraagd €7.500,- bij te dragen.

A7) Taximagazine
Het is belangrijk om draagvlak te creëren voor het Rotterdamse taxikeurmerk onder de taxichauffeurs. Communicatie over het keurmerk en informatie over het toekomstige taxibeleid zijn van invloed op het draagvlak. Verder is er ook veel te communiceren over de landelijke regelgeving. Een nieuw taximagazine moet chauffeurs informeren over het huidige en toekomstige gemeentelijke taxibeleid en de werkzaamheden van de SKRT. De SKRT heeft de kosten voor het taximagazine begroot op €51.000,-. De gemeente Rotterdam zal 31.000,- beschikbaar stellen voor het blad. Het overige deel van €20.000,- moet worden bekostigd met inkomsten van advertenties.

A8) Huisvesting stichting
Voorafgaand aan deelname aan de toetsen registreert en controleert de SKRT verschillende gegevens van de taxichauffeurs, zoals de chauffeurspas. Op deze manier wordt vastgelegd welke chauffeurs de toetsen maken. De gegevens moeten ergens kunnen worden opgeslagen. Hiervoor is een ruimte gezocht voor de SKRT die verhuurt kan worden voor €30,- per dag. Dit komt neer op ongeveer €10.000,- in 2010. Vanuit het G4 taxiconvenant wordt een eerste bijdrage gegeven om dit op te starten. Na de afloop van het G4 convenant dient de SKRT deze kosten zelf te betalen.

A9) Administratieve ondersteuning
Het registreren van gegevens van taxichauffeurs, verslaglegging van vergaderingen en het ondersteunen van de schriftelijke examens worden op dit moment uitgevoerd door de projectcoördinator. De projectcoördinator komt hierdoor onvoldoende toe aan de werkzaamheden waarvoor hij is ingehuurd. Administratieve ondersteuning moet hem ontlasten. Vanuit het G4 taxiconvenant wordt een eerste bijdrage gegeven om dit op te starten. Na de afloop van het G4 convenant dient de SKRT deze kosten zelf te betalen.

De projectvoorstellen B1 t/m B6 worden uitgewerkt op initiatief van en door de dS+V.

B1) Uitvoeringsprogramma taxistandplaatsenplan binnenstad
De dS+V afdelingen V&V en stedenbouw hebben in samenwerking met de taxibranche het taxistandplaatsenplan voor de binnenstad opgesteld. Er is kritisch gekeken naar de ligging van de huidige standplaatsen en de hoeveelheid van het aantal plekken op de desbetreffende locaties. Naar aanleiding van het uitvoeringsprogramma worden op verschillende locaties in de binnenstad nieuwe taxistandplaatsen aangelegd of verplaatst.

B2) Medegebruik busbanen (aanbrengen belijning en communicatie)
De gemeente Rotterdam start in het eerste kwartaal van 2010 met een pilot op de Vaanweg. Het medegebruik van de busbaan in combinatie met de aanleg van

taxiplus standplaatsen moeten ervoor zorgen dat chauffeurs het belang inzien van participatie.

B3) TNO website (taximarktplaats)
TNO heeft in opdracht van de gemeente Rotterdam in 2009 een internet applicatie ontwikkeld waardoor vraag en aanbod op de taximarkt transparanter wordt (de taximarktplaats). In 2010 moet de applicatie gekoppeld worden aan de ontwikkelde website.

B4) CS noordzijde (taxikeerlus en dixie)
Op verzoek van het centrale stadsbestuur heeft de deelgemeente Noord een alternatieve taxibufferplaats aan de noordzijde van het Centraal Station aangelegd. Om de verkeersveiligheid te verbeteren en de overlast van taxi's zo veel mogelijk tegen te gaan is een keerlus aangelegd voor de taxi's en wordt een dixie geplaatst.

B5) Communicatie RTX
In december 2009 is door het college van B&W een besluit genomen over de nieuwe eisen voor de Rotterdamse taxiplus vergunning: het Rotterdamse taxikeurmerk (RTX). Nu het college akkoord is gegaan met de nieuwe kwaliteitseisen voor de straattaxi wordt een communicatiecampagne gestart naar taxichauffeurs en klanten. Er zullen kosten worden gemaakt voor flyers en posters met informatie over het nieuwe, Rotterdamse taxikeurmerk.

8.1.3 *Nieuwe beleidsmaatregelen Den Haag*
De gemeente Den Haag richt zich ook in de 2e helft van 2009 en 2010 op het verder uitwerken van de kwaliteitsdoelen genoemd in het Haagse Taxiconvenant . Daartoe zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente en Stichting Taxibelang Haaglanden (STH) en Taxivervoer Nederland (KNV Taxi).

De volgende afspraken zijn gemaakt:
* STH neemt op termijn de organisatie van een klachtenmeldpunt (aansluitend op het landelijke beleid aangaande een taxiklachtenregeling) op zich;
* de gemeente legt minimaal 3 standplaatsen aan, die exclusief toegankelijk zijn voor taxi's met een aanvullend kwaliteitskeurmerk;
* taxi's met een aanvullend kwaliteitskeurmerk krijgen op termijn exclusief toegang tot een gedeelte van de binnenstad, dat binnen het Verkeercirculatieplan valt;
* de gemeente doet met STH een studie naar de mogelijkheid om een pilot 'taxi ticket shop' te houden;

8.1.4 *Nieuwe beleidsmaatregelen Utrecht*
De gemeente Utrecht wil per 1-10-2010 aan de centrumzijde van het Utrechtse Centraal Station een nieuwe taxilogistiek in gebruik tenemen, bestaande uit een halteplaats voor 4 à 5 taxi's en een buffer met ca 36 wachtplekken. Dat alles wordt gestuurd door een electronisch beheerssysteem met controle op kenteken en persoon van de taxichauffeur. Inmiddels is al wel subsidie verleend aan de TRU. Vanaf dit voorjaar is ook het beoogd betuur van de Stichting Beheer Keurmerk Utrecht (SKBU) een tweetal keren met veel enthousiasme bij elkaar geweest. Alvorens de beoogde bestuursleden daadwerkelijk van start willen gaan eisen zij zicht op continuïteit. De gemeente moet nog een besluit nemen over financiële dekking.

Bijlage Taxistandplaatsen Amsterdam

