

Eindevaluatie G4 Taxiconvenant

Definitief

6 februari 2008

Eindevaluatie G4 Taxiconvenant

Definitief

6 februari 2008

Inhoudsopgave

1.	Conclusies en aanbevelingen 4
1.1	Conclusies 4
1.2	Aanbevelingen 5
2.	Inleiding 6
2.1	Achtergrond en aanleiding 6
2.2	Onderzoeksvragen 6
3.	Doeltreffendheid 7
3.1	Ontwikkeling basiskwaliteit 7
3.2	Ontwikkeling openbare orde en verkeersorde 9
3.3	Ontwikkelingen marktbeeld 9
3.4	Oordeel doeltreffendheid 10
4.	Maatregelen en ingezette middelen 12
4.1	Uitgevoerde maatregelen 12
4.1.1.	Toezicht basiskwaliteit van het taxivervoer 12
4.1.2.	Beheermaatregelen gemeenten 13
4.1.3.	Handhaving openbare orde en verkeersorde 14
4.1.4.	Stimuleren zelforganisatie branche 15
4.1.5.	Stimuleren kwaliteitstaxi 16
4.2	Inzet en verdeling van middelen 16
4.3	Oordeel doeltreffendheid maatregelen en doelmatigheid middeleninzet 17
5.	Samenwerking 19
5.1	Evaluatie handhavingsconvenanten 19
5.2	Oordeel samenwerking 19
Bijlage A	Ontwikkeling van het marktbeeld 20
Bijlage B	Nalevingspercentages G4 22
Bijlage C	Overtredingspercentage naar feiten 24
Bijlage D	Uitgevoerde controles G4 25
Bijlage E	Maatregeloverzicht gemeenten 26
Bijlage F	Evaluatie handhavingsconvenanten 27

1. Conclusies en aanbevelingen

In december 2005 hebben de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een convenant afgesloten om de knelpunten in het straattaxivervoer gezamenlijk aan te pakken. Verbetering van kwaliteit en het verminderen van overlast en verstoring van openbare orde stonden hierin centraal. Deze evaluatie beschouwt bij het aflopen van de convenantperiode (december 2007) de behaalde doelen en bereikte resultaten.

1.1 Conclusies

De belangrijkste opbrengsten van dit convenant zijn:

- Het convenant heeft als aanjager gefunctioneerd voor verschillende initiatieven in de steden, zoals kwaliteitsstandplaatsen, informatieborden en de oprichting van brancheorganisaties – zonder het convenant waren deze initiatieven niet genomen of hadden deze niet dit resultaat kunnen bereiken.
- De sterke focus op het handhavingaspect (de handhavinginzet is verachtvoudigd) en de toegenomen controledruk die als gevolg van het convenant gerealiseerd is heeft geleid tot vergroting van de pakkans. De verwachting is dat dit op termijn leidt tot verandering in gedrag, hoewel dit nog niet gestaafd kan worden met verbeterde naleving op alle relevante aspecten.
- Er heeft succesvolle samenwerking en afstemming plaatsgevonden tussen VenW, Inspectie, de steden, de overige handhavingpartners zoals politie en OM en de branche. Deze samenwerking is een belangrijke voorwaarde gebleken voor de bereikte resultaten. Borging van de betrokkenheid van de politie vraagt nog wel aandacht.

Partijen hebben zich ingespannen om de in het convenant voorgenomen maatregelen te realiseren. Inspectie VenW en politie hebben samen circa achtmaal zoveel controles uitgevoerd in de G4 dan voorheen. Daarnaast is door de steden veel gedaan. Met name in Rotterdam is, samen met de branche, veel gebeurd en bereikt, zoals de aanleg van kwaliteitsstandplaatsen bij het Centraal Station en het Hilton. Het geweldsprotocol is een voorbeeld van gezamenlijke inspanning met als resultaat aanzienlijk minder geweldsincidenten rond de standplaatsen. Ook in Amsterdam zijn forse inspanningen gepleegd op het gebied van toezicht en kwaliteitsverbetering, met wisselend resultaat. In Den Haag en Utrecht laten de gepleegde inspanningen nog beperkt resultaten zien.

Het hoofddoel om de (basis)kwaliteit van het straattaxivervoer in de G4 te verbeteren is in zoverre bereikt dat de streefwaarde voor de naleving

op een groot aantal onderdelen (vijf van de zes indicatoren) boven de gewenste 95% uitkomt. Op een aantal punten (ondernemersvergunning, vergunningsbewijs en chauffeurspas) is bovendien verbetering zichtbaar ten opzichte van de situatie in 2005. Op één indicator wordt de streefwaarde echter nog niet gerealiseerd (tarieven). Ook de naleving van rij- en rusttijden, hoewel geen indicator, ligt onder het gewenste niveau. De naleving is daarmee nog niet bevredigend, met name ten aanzien van rij- en rusttijden en tarieven.

De klantwaardering van de kwaliteit is stabiel en op een ruim voldoende niveau (gemiddeld voor de G4 een 7,1). Toch is het op basis van de vastgelegde indicatoren moeilijk te bepalen in hoeverre het convenant effect heeft gesorteerd. Voor een deel komt dat door gebrek aan gegevens, bijvoorbeeld op het gebied van verstoring van openbare orde. Voor een deel komt dat doordat de periode tussen ondertekening, invoering van maatregelen en deze evaluatie zeer kort is (ca. 1,5 jaar) waardoor mogelijke effecten nog niet waarneembaar zijn.

Ondanks deze positieve ontwikkelingen die met dit convenant mogelijk zijn gemaakt, tonen controles en dagelijkse praktijkervaringen aan dat de doelen van het convenant weliswaar dichterbij zijn gebracht, maar dat de situatie in de steden nog niet bevredigend is.

1.2 Aanbevelingen

In het kader van het convenant zijn maatregelen ingesteld, gericht op toezicht, beheer en het stimuleren van zelforganisatie en –regulering van de branche. Gezien de geconstateerde naleving op een aantal cruciale punten verdient het aanbeveling om de huidige handhavinginzet te continueren.

Verscherpt toezicht en verzwaarde handhaving dient echter wel een tijdelijke maatregel te blijven, al was het maar om de verplaatsing van de problematiek te voorkomen. Er zijn dus ook structurele maatregelen noodzakelijk. Het verdient daarom aanbeveling voor zowel Ministerie als steden om meer structurele maatregelen (zoals aanpassing van regelgeving) te verkennen.

Een goede samenwerking met de branche is een belangrijke voorwaarde voor succes gebleken. Een goede vertegenwoordiging van de branche in de lokale overlegstructuren dat hiervoor als randvoorwaarde geldt, is nog niet in alle steden aanwezig. Continuering van de inspanning om dit te realiseren, zowel van de betreffende steden als van de landelijke brancheorganisatie, is hierbij cruciaal.

De borging van de betrokkenheid van politiekorpsen is in de huidige vorm onvoldoende. Wanneer de verwachtingen richting politie gecontinueerd worden verdient het aanbeveling deze betrokkenheid te versterken.

2. Inleiding

2.1 Achtergrond en aanleiding

Uit de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) van september 2004, is onder andere gebleken dat het straattaxivervoer in de vier grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht vraagt om specifieke aandacht voor een aantal knelpunten. Deze knelpunten bestaan er onder meer uit verkeersproblemen en verstoring van openbare orde rond standplaatsen, de kwaliteit van het straattaxivervoer ligt onder het gewenste niveau en het aanbod van straattaxi's en de vraag ernaar zijn niet in balans.

Het convenant dat op 16 december 2005 met de steden Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is afgesloten is een instrument om deze problematiek aan te pakken. De doelstelling van het convenant is hierbij als volgt geformuleerd:

- Het verhogen van de (basis)kwaliteit van met name het straattaxivervoer in de grote steden.
- Het verlagen van overlast en het terugdringen van overtredingen van verkeersregels en verstoring van de openbare orde.

Het convenant kent een aantal afspraken om door samenwerking, intensievere handhaving en uitvoering van een aantal samenhangende maatregelen gezamenlijk tot resultaten te komen.

2.2 Onderzoeksvragen

In het convenant is tevens vastgelegd dat het convenant aan het eind van de looptijd, dus december 2007, geëvalueerd wordt. De voorliggende evaluatie is daar de uitwerking van. Hierin wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

- In welke mate zijn de convenantdoelen (verhogen basiskwaliteit en het verlagen van overlast en verstoring van openbare orde) gerealiseerd?
- In hoeverre zijn de voorgenomen maatregelen uitgevoerd?
- Wat zijn de effecten van de ingezette maatregelen (voorzien, onvoorzien, gewenst of ongewenst)?
- Op welke manier is samenwerking vormgegeven en hoe wordt dit gewaardeerd?

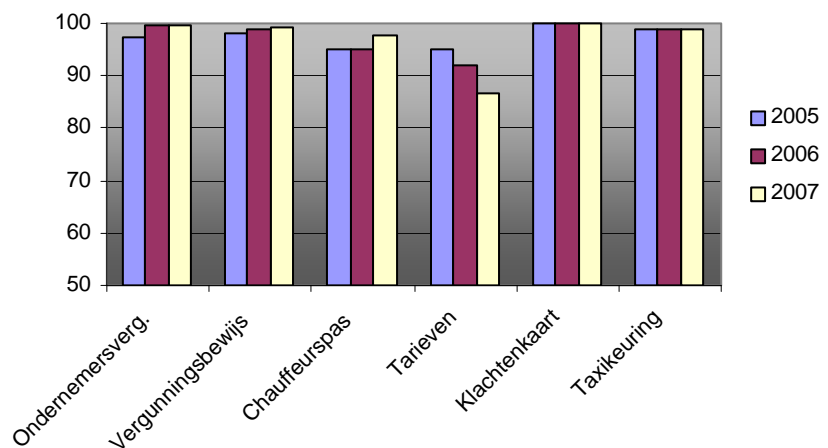
In de evaluatie wordt primair, maar niet uitsluitend, gekeken naar de indicatoren zoals die zijn vastgelegd in het convenant. De evaluatie is uitgevoerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, samen met betrokken convenantpartners.

3. Doeltreffendheid

3.1 Ontwikkeling basiskwaliteit

Onder basiskwaliteit van het taxivervoer wordt in het convenant verstaan in hoeverre taxichauffeurs en -ondernemers aan de eisen voldoen zoals die zijn vastgelegd in de Wp2000. Dit betreft de onderdelen ondernemersvergunning, het vergunningbewijs taxi¹, de chauffeurspas, het bezit van een goed leesbare tariefkaart, een gekeurde en geijkte taxameter en het beschikken over een zichtbare klachtenkaart. De streefwaarde voor de naleving is op 95% gesteld, wat wil zeggen dat 95% van de gecontroleerde voertuigen aan de gestelde eisen voldoet. Naleving van rij- en rusttijden is hierbij niet als indicator opgenomen. Gedurende de uitvoering van het convenant is dit wel als onderdeel van basiskwaliteit gezien en daarom meegenomen in de nalevingmeting. Ter informatie zijn de uitkomsten ook hier weergegeven.

Nalevingspercentages G4
(bron: IVW)



N.B. De cijfers voor 2007 betreffen de periode tot 1/11/2007

Uit bovenstaande figuur volgt dat op een groot aantal onderdelen, te weten ondernemersvergunning, vergunningbewijs, chauffeurspas, taxikeuring en klachtenkaart de naleving boven tot ruim boven het gewenste nalevingpercentage uitkomt. Alle steden laten op deze punten een eenduidig en stabiel beeld zien.

De naleving op het punt van de 'tarieven' ligt echter in alle steden onder het gewenste niveau. Hieronder worden verschillende overtredingen geschaard. In Bijlage C is te zien dat dit met name komt

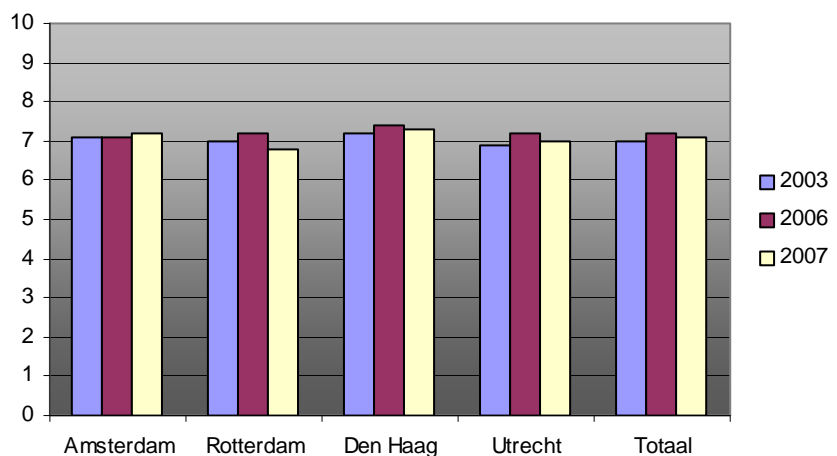
¹ Het verpachten van vergunningen is hierin niet opgenomen, omdat dit bij controles niet te achterhalen is.

doordat de essentiële informatie die de tariefkaart dient te vermelden niet traceerbaar is (wie is bijvoorbeeld de ondernemer?). In Amsterdam, Schiphol, Rotterdam en Utrecht constateren inspecteurs met regelmaat dat er gebruik wordt gemaakt van een niet-geijkte taxameter of van een taxameter met afwijkingen. In met name Amsterdam en Schiphol wordt zelfs regelmatig überhaupt geen taxameter aangetroffen.

De naleving van rij- en rusttijden ligt in alle steden onder de 95%. Hoewel in 2006 nog een verbetering te zien was ten opzichte van 2005 is in 2007 de naleving weer op het oorspronkelijke niveau en zelfs daaronder. Overtredingen op het punt van rij- en rusttijden variëren van administratieve overtredingen, zoals het niet of onjuist invullen van de werkmap, tot overtreding van de rij- en rusttijden. Bij dergelijke overtredingen kan de verkeersveiligheid in gevaar komen. De verwachting is dat met de invoering van de boordcomputer het aantal administratieve overtredingen daalt, omdat de registratie via de boordcomputer zal verlopen.

Naast naleving is ook de klantwaardering een belangrijke indicator voor de kwaliteit van het straattaxivervoer. Uit het klantwaardering onderzoek dat door TNS-NIPO in het kader van het convenant wordt uitgevoerd blijkt dat de waardering van de taxiklanten voor de kwaliteit de afgelopen jaren stabiel is, op het niveau van een ruime voldoende (gemiddeld een 7,1 voor de G4). Hoewel er kleine verschillen bestaan tussen de steden zijn deze niet significant.

.....
Beoordeling kwaliteit straattaxi G4
(bron: TNS NIPO, 2007)



Uit onderzoek in opdracht van de gemeente Rotterdam (COS, 2007) kan hier voor Rotterdam aan toegevoegd worden dat de waardering voor keurmerkritten (taxi's met een TX-keurmerk), die op veel aspecten beter scoorden dan de overige ritten, was met een 7,6 bijna een heel punt hoger dan de gemiddelde taxirit. Taxiritten vanaf de standplaats bij het Centraal Station werden met een 6,4 lager dan gemiddeld gewaardeerd.

3.2 Ontwikkeling openbare orde en verkeersorde

De regionale korpsen zijn verantwoordelijk voor de handhaving van openbare orde en de naleving van de Wegenverkeerswet. Uit gegevens van de politie Amsterdam blijkt dat het aantal verkeersovertredingen in Amsterdam door taxichauffeurs drastisch is afgenomen. In de periode mei 2006 tot 26 maart 2007 zijn door de politie 7.649 door taxivoertuigen gepleegde verkeersovertredingen geregistreerd. In de periode daarvoor van mei 2005 tot mei 2006 werden nog 13.087 overtredingen geregistreerd. De redenen voor deze spectaculaire verbetering wordt door de politie toegeschreven aan zowel de verscherpte toezichtdruk door Inspectie VenW en de politie gezamenlijk, als door de uitgevoerde mystery guest ritten².

Hoewel sprake is van goede samenwerking tussen korpsen en convenantpartners, is de registratie van verkeersovertredingen en incidenten rond de standplaats als 'taxi-gerelateerde overtreding' voor veel korpsen een knelpunt, met uitzondering van de regiopolitie Amsterdam-Amstelland. Het blijkt in de praktijk voor de korpsen bewerkelijk om tot een uniforme registratie van overtredingen door taxi's te komen. De korpsen hanteren niet hetzelfde systeem voor de registratie van geconstateerde overtredingen. Door een gebrek aan gegevens kunnen voor de G4 geen betrouwbare uitspraken gedaan worden over de ontwikkeling van verstoring van openbare orde en verkeersorde door taxichauffeurs.

Voor wat betreft openbare orde en met name de incidenten rond de standplaatsen vindt eveneens geen (uniforme) registratie of monitoring plaats. Wel kan op basis van waarnemingen van betrokken partijen, zoals Stadstoezicht geconstateerd worden dat nog steeds incidenten plaatsvinden, die ook de landelijke pers halen. Met name rond Amsterdam CS, Rotterdam CS en Utrecht CS doen zich met zekere regelmaat incidenten voor, variërend van vechtpartijen tussen chauffeurs tot het opzettelijk aanrijden van toezichthouders. In Amsterdam is door Stadstoezicht in 2007 in drie gevallen aangifte gedaan van poging tot doodslag/moord vanwege het inrijden op een toezichthouder. Ook zware mishandeling, doodsb bedreigingen en belediging komen voor. In Rotterdam lijkt het aantal incidenten afgenomen te zijn: de toezichtinzet is daar beperkter geweest dan de verwachte inzet.

3.3 Ontwikkelingen marktbeeld

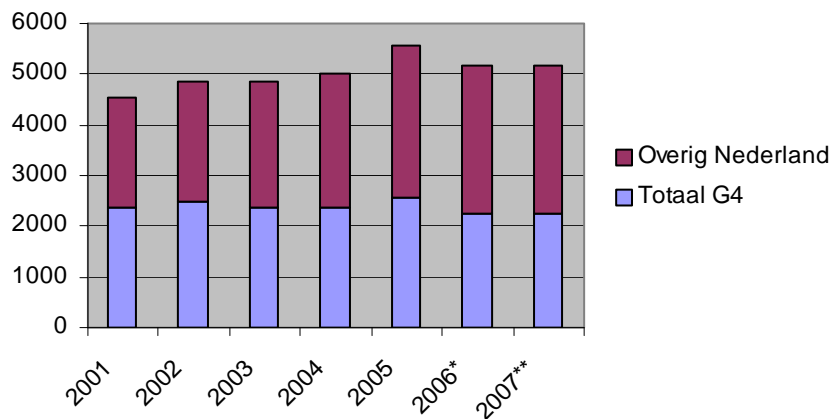
Gelijktijdig aan het verscherpte toezicht zijn de effecten daarvan op de markt in kaart gebracht. In Bijlage A is het aantal ondernemersvergunningen en vergunningbewijzen dat in omloop is, weergegeven. Dit geldt als een indicatie voor het aantal taxiondernemers respectievelijk taxivoertuigen. Deze cijfers laten een afname zien van zowel het aantal ondernemersvergunningen als het

² Bron: Evaluatie samenwerkingsovereenkomst Inspectie VenW en regiopolitie Amsterdam-Amstelland, mei 2007 (concept)

aantal vergunningbewijzen in Amsterdam en in mindere mate Den Haag. In Rotterdam en Utrecht stabiliseren deze aantallen vanaf 2006 na een piek in 2005, wat ook de landelijke trend is. De piek in ondernemersvergunningen in 2005 is een gevolg van de invoering van het verplichte chauffeursexamen eind 2004.

De aanzienlijke afname van het aantal ondernemersvergunningen na 2005 in Amsterdam is bepalend voor het beeld van de G4 als geheel. Als gevolg hiervan verschuift de verhouding tussen het aantal ondernemersvergunningen in de G4 en de rest van Nederland. De meeste taxiondernemers bevinden zich nu buiten de G4: een trend die vanaf 2000 te zien is, maar de laatste twee jaar versterkt is. Dit kan een signaal zijn dat Amsterdamse ondernemers hun onderneming staken of verplaatsen.

Aantal rechtsgeldige
ondernemersvergunningen
(bron: IVW, 2007)



*) Vanaf 2006 is van een aangepaste postcodeset gebruik gemaakt, die meer tegemoet komt aan de huidige omvang van de steden. De verschillen in resultaten tussen de oude en de nieuwe set zijn marginaal

**) De cijfers voor 2007 betreffen de periode tot 1/11/2007

In het laatste geval zal, wanneer dat gebeurt als gevolg van verscherpt toezicht, ook een verschuiving van de knelpunten plaatsvinden naar overige gemeenten. Dit is echter niet met feiten te onderbouwen. Verscherpt toezicht in de G4 lijkt vooralsnog geen directe of waarneembare invloed te hebben op het marktbeeld.

3.4 Oordeel doeltreffendheid

Het hoofddoel om de (basis)kwaliteit van het straattaxivervoer in de G4 te verbeteren is in zoverre bereikt dat de streefwaarde voor de naleving op een groot aantal onderdelen boven de gewenste 95% uitkomt. Op een aantal onderdelen wordt de streefwaarde echter nog niet gerealiseerd (naleving van rij- en rusttijden en tarieven). Hierbij moet opgemerkt worden dat naleving van rij- en rusttijden niet als indicator in het convenant is opgenomen. De klantwaardering van de kwaliteit is stabiel en op een ruim voldoende niveau (gemiddeld voor de G4 een 7,1).

Toch is het op basis van de vastgelegde indicatoren moeilijk te bepalen in hoeverre het convenant doeltreffend is geweest. Daarbij komt dat de

periode tussen de ondertekening, de invoering van maatregelen en deze evaluatie zeer kort is (ca. 1,5 jaar). Dit heeft tot gevolg dat mogelijke effecten nog niet waarneembaar zijn. Wel laten de resultaten die in Rotterdam ten aanzien van de problematiek rond de standplaatsen bereikt zijn zien, dat met de maatregelen en samenwerkingsafspraken de goede weg is ingeslagen.

Tegelijk tonen de incidenten rond Amsterdam CS en andere standplaatsen dat ordeverstoring en geweldsincidenten nog steeds praktijk zijn. Ingestelde maatregelen, zoals permanent toezicht op standplaatsen, maken deze knelpunten goed zichtbaar. Weliswaar realiseert dit toezicht een verbeterde orde en afhandeling op standplaatsen, dit komt echter nog niet tot uitdrukking in klantwaarderingcijfers.

Ook laten de opbrengsten van de uitgevoerde controles zien dat (op onderdelen) de basiskwaliteit nog steeds onder het gewenste niveau is. Hierbij is een nuancering noodzakelijk: de Inspectie VenW richt zich in haar inspecties op die plekken waar zich naar alle waarschijnlijkheid toezicht nodig is: de onderkant van de markt. Gezien de naleving is Inspectie VenW blijkbaar in staat gebleken op die plaatsen controles uit te voeren, waar de problemen het grootst zijn.

Uit de beschikbare cijfers blijkt dat voor een aantal aspecten toezicht en handhaving langdurig effect heeft: dit lijkt met name de administratieve zaken te gelden (ondernemingsvergunning, vergunningbewijs, etc). Op andere onderdelen lijkt verscherpt toezicht een tijdelijk effect te hebben, namelijk daar waar een gedragsverandering nodig is, zoals bij naleving van rij- en rusttijden en het gebruik van geijkte apparatuur. De naleving is op deze punten na een stijging in 2006 weer terug op oude niveau. Dit vraagt om meer structurele maatregelen op deze aspecten (bijvoorbeeld de invoering van de boordcomputer taxi). Bovendien is een punt van aandacht bij verscherpt toezicht een mogelijke verschuiving van de problematiek naar andere gemeenten.

Positief neveneffect van verscherpt toezicht op de naleving van de Wp2000 is dat ook de verkeersovertredingen afnemen, wanneer in de andere steden hetzelfde effect optreedt als in Amsterdam.

De klantwaardering is stabiel; enige invloed van de maatregelen is hieruit niet af te leiden. Wel is het verschil opvallend in de waargenomen kwaliteit zoals dat tot uitdrukking komt in de pers en de uitkomsten van het mystery shopper onderzoek. De conclusie ligt voor de hand om te stellen dat de branche met een slecht imago kampt, mogelijk veroorzaakt door een relatief kleine groep taxichauffeurs.

4. Maatregelen en ingezette middelen

4.1 Uitgevoerde maatregelen

In het kader van het convenant is een pakket van samenhangende maatregelen uitgevoerd. Voor een overzicht van de uitgevoerde maatregelen per gemeente wordt verwezen naar Bijlage E. In de volgende paragrafen worden de belangrijkste maatregelen en hun effecten beschreven.

4.1.1. Toezicht basiskwaliteit van het taxivervoer

Reguliere controles en thema acties

In het convenant is voor 2006 afgesproken dat de Inspectie VenW 6.100 controles in de G4 uitvoert; dat zijn tot medio 2007 er 6.350 geworden. Ter vergelijking: in 2005 zijn in de G4 tijdens reguliere controles door Inspectie VenW 1.206 taxi's gecontroleerd. Naast Inspectie VenW hebben ook de regionale politiekorpsen en het KLPD hun controles geïntensiveerd: in 2006 hebben zij 4.418 controles uitgevoerd. Per vergunninghouder in de G4 is dat ca. 1,76 maal. In de controles wordt geen onderscheid gemaakt in straattaxivervoer of contractvervoer. De resultaten van deze controles komen tot uitdrukking in de nalevingpercentages, zoals die in hoofdstuk 2 zijn behandeld.

De uitgevoerde controles bestaan naast reguliere controles ook uit thema controles: in 2006 heeft Inspectie VenW samen met regiopolitie en KLPD een thema-actie gehouden op de naleving van de wet- en regelgeving inzake chauffeurspassen, in verband met het aflopen van de overgangsregeling voor het verplichte chauffeursexamen. Het nalevingpercentage tijdens deze thema actie lag aanmerkelijk hoger dan van reguliere controles, wat verband lijkt te hebben met de vooraankondiging van de actie.

Digitaal inspecteren - ANPR

In Rotterdam is door de Inspectie VenW in samenwerking met de gemeente Rotterdam een proeftraject gestart om met behulp van Automatic NumberPlate Recognition (ANPR) het taxidomein in kaart te brengen en gerichte inspecties op notoire overtreders mogelijk te maken. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een aantal vaste scanners op de standplaatsen en een mobiele scanner. De bevindingen ten aanzien van de methode worden momenteel meegenomen in een business case. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan zal over eventuele uitrol in de gehele G4, Schiphol en overig Nederland besloten worden.

Naast de verhoogde inzet van de inspectie van VenW is ingezet op de aanscherping van de criteria die worden gehanteerd bij het verstrekken van een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) voor een taxichauffeur. De

gesprekken die hierover gevoerd zijn hebben nog geen concrete resultaten opgeleverd, omdat niet mogelijk is gebleken aanvullende criteria te stellen aan het beleid op basis waarvan de VOG wordt verleend.

4.1.2. Beheermaatregelen gemeenten

De beheermaatregelen die gemeenten in het kader van het convenant kunnen nemen zijn onder te verdelen in vier categorieën:

Aanvullende regelgeving. De convenantperiode is door gemeenten en VenW verkend hoe de bevoegdheden waarover gemeenten nu reeds beschikken benut kunnen worden om de toegang tot standplaatsen te reguleren en daarmee de kwaliteit te verhogen. Dit heeft tijdens de convenantperiode niet tot aanpassing van de huidige praktijk geleid. Wel heeft dit tot de pilot met de belanghebbendenvergunning geleid, zoals die vanaf maart 2008 op de standplaats Amsterdam CS zal worden gehouden.

Aanpassing van infrastructuur. Om de consument de mogelijkheid te bieden om te kiezen tussen taxi's, moet het voor taxi's fysiek mogelijk zijn om onafhankelijk van elkaar de standplaats te verlaten. In Rotterdam en Amsterdam is een aantal standplaatsen zodanig aangepast dat dit mogelijk is gemaakt (Rotterdam CS, Amsterdam CS). In Amsterdam is de ervaring wel dat deze aanpassingen ertoe bijdragen dat korte ritten worden geweigerd. Men kan immers doorverwijzen naar een andere taxi, wat niet mogelijk is in een gesloten rij. In Den Haag en Utrecht gebeurt dit in 2008 in het kader van de aanpassingen van de stationsgebieden.

Stimuleren van het gebruik van kwaliteitstaxi's. In Rotterdam zijn concrete maatregelen genomen om het gebruik te stimuleren: standplaatsen zijn gecreëerd, geopend (CS, Hilton) en hieraan is bekendheid gegeven. Hoewel het gebruik door klanten van de Rotterdamse kwaliteitsstandplaats bij het Hilton positief is, blijft het gebruik van de standplaats bij CS achter bij de verwachtingen. Deels wordt dit veroorzaakt door de huidige bouwwerkzaamheden die de stationsomgeving onoverzichtelijk maakt. Amsterdam heeft ingezet op het AmsterdamTaxi concept, maar dit heeft nog niet de gewenste resultaten gebracht. Gebleken is dat de branche zeer hecht aan de eigen uitstraling van de taxi of het taxibedrijf. Uniforme herkenbaarheid van kwaliteit is daarmee een lastig onderwerp. Amsterdam zal in maart 2008 op het Centraal Station een pilot gaan uitvoeren waarbij de toegang is voorbehouden aan kwaliteitstaxi's (TX keurmerkhouders). Den Haag en Utrecht kennen nog geen kwaliteitsstandplaatsen. In beide steden wordt hieraan wel gewerkt en verwachten het komende jaar dergelijke standplaatsen te kunnen openen.

(Semi)-permanent toezicht op de standplaats. In Amsterdam is sprake van toezicht op de standplaats CS van 10.00 uur tot 04.00 uur. Dit heeft geleid tot een succesvolle aanpak van de verkeersproblemen op de toevoerweg naar de standplaats. De kwaliteit van de standplaats zelf is op hetzelfde niveau gebleven, zo blijkt uit onderzoek van de

gemeente. Wanneer toezichthouders niet aanwezig zijn of niet goed kunnen optreden komen nog steeds teveel incidenten voor. Ook in Rotterdam houdt de dienst Stadstoezicht toezicht op de standplaats CS. Positief is dat in Rotterdam de benodigde handhavinginzet kleiner is geweest dan de verwachte inzet doordat zich minder ordeproblemen hebben voorgedaan. De ervaringen in Amsterdam laten zien dat toezicht noodzakelijk is. Er is sprake van agressie gericht op de toezichthouders; in de uitwerking van het convenant zijn afspraken gemaakt met politie over collegiale ondersteuning.

4.1.3. Handhaving openbare orde en verkeersorde

Mystery guest handhaving

De Inspectie VenW, de regiopolitie Amsterdam-Amstelland en de regiopolitie Utrecht hebben gezamenlijk mystery guest handhaving ontwikkeld, waarbij een inspecteur of agent in burger een taxirit maakt. Tijdens de acties is een lik-op-stuk beleid gevoerd; in onderstaande tabel zijn de resultaten hiervan te zien.

Resultaten Mystery Guest handhaving
(bron: IVW, 2006)

Resultaten april-juni 2006	Amsterdam	Utrecht
Aantal ritten	19	24
Waarvan met overtreding	14 (74%)	13 (54%)
Aantal procesverbaal	8	17
Aantal boeterapporten	1	7
Aantal waarschuwingen	14, waarvan 5 voor snelheid/gevaarlijk rijgedrag	12, waarvan 7 voor snelheid/gevaarlijk rijgedrag

Door het onverwachtse karakter geven dergelijke acties het gevoel van een 24-uurs controledruk waardoor er een gedragsveranderende werking van uit kan gaan. De acties zijn niet zonder gevaar en daardoor sterk afhankelijk van de bereidheid van de politie om medewerking te verlenen.

Registratie verkeersovertredingen

In het vorige hoofdstuk is reeds geconstateerd dat overtredingen door taxichauffeurs niet als zodanig worden aangemerkt door de politiekorpsen. Uitzondering hierop is de regiopolitie Amsterdam-Amstelland, waar wel gegevens beschikbaar zijn. Uit deze gegevens blijkt een drastische afname van het aantal verkeersovertredingen (zie 3.2). Dit wordt een gevolg gezien van de intensieve controle acties van Inspectie VenW en politie. Tijdens de uitvoering van het convenant is besloten voorlopig geen verdere inspanning te plegen om uniforme registratie van overtredingen van taxichauffeurs door de korpsen mogelijk te maken. Dit zou een forse inspanning van met name politie vragen, die ook elders gewenst is. In het kader van het convenant zijn door Inspectie VenW inspanningen gepleegd om te komen tot een digitaal dossier. Dit heeft vanwege dezelfde redenen geen vervolg gekregen.

Handhavingplatforms

In alle steden zijn zogenaamde handhavingplatforms actief. Deze hebben een belangrijke coördinerende functie. De Inspectie VenW is in

alle steden voorzitter van het platform. Naast politie en Openbaar Ministerie participeren ook UWV, de belastingdienst, de dienst stadstoezicht en de sociale recherche in de platforms.

Geweldsprotocol Rotterdam

De gemeente Rotterdam is samen met de twee grote centrales gekomen tot een veiligheidsprotocol voor de taxibranche. Rotterdam heeft het gebruik van kwaliteitsstandplaatsen voorbehouden aan chauffeurs die het protocol ondertekend hebben en die in het bezit zijn van een TX keurmerk. Eveneens is een verbod op het weigeren van korte ritten in Amsterdam en Rotterdam opgenomen in de huisregels voor de standplaatsen. Mede als gevolg van het geweldsprotocol hebben zich in 2006 relatief weinig incidenten voorgedaan, en name relatief weinig ernstige incidenten.

4.1.4. Stimuleren zelforganisatie branche

Amsterdam kent de lokale branche organisatie BOTAM. BOTAM is mede door de gemeente Amsterdam ondersteund uit convenantmiddelen. BOTAM heeft een positieve bijdrage geleverd aan het organiseren van de branche. Daarnaast heeft men veel werk verzet bij het ontwikkelen van plannen voor AmsterdamTaxi en de combinatie daarvan met het landelijk TX keur. BOTAM is één van de partijen van het in de convenantperiode opgerichte Taxi Advies Orgaan (TAO). Kenmerkend voor het TAO is dat niet alleen de aanbieders van taxivervoer (centrales, contractvervoerders, brancheorganisatie en vrije rijders) maar ook de afnemers (Kamer van Koophandel, Amsterdam Tourist and Congress Board, Koninklijke Horeca Nederland, RAI, PTA) en de politie zijn vertegenwoordigd. Het TAO brengt gevraagd en ongevraagd advies uit over taxizaken. Rotterdam kent de Taxi Advies Commissie (TAC) waarin de grote centrales en verenigde vrije rijders zijn vertegenwoordigd. Hoewel TAC geen brancheorganisatie is, functioneert dit orgaan voor de gemeente naar behoren. In Den Haag is de oprichting van de Stichting Taxiplatform Haaglanden een feit. In Utrecht zijn nog gesprekken gaande om tot een lokale branche organisatie te komen, waarbij de voorkeur uitgaat naar een lokale afdeling van het KNV.

Hoewel in verschillende steden brancheorganisaties zijn opgericht, hebben partijen wel twijfels over de mate waarin brancheorganisaties de gehele branche vertegenwoordigen. Met name de vertegenwoordiging van vrije rijders blijft een knelpunt. Ook de richting waarin de huidige organisaties zich gaan ontwikkelen bestaat nog onzekerheid. Bovendien moet de structurele vertegenwoordiging van de lokale brancheorganisaties in de landelijke organisatie (KNV-Taxi) en vice versa nog worden verbeterd. Als gevolg van de inspanningen die in het kader van het convenant door partijen gepleegd zijn en door de grotere aandacht van KNV Taxi voor de straattaximarkt, is de (zelf)organisatie van de branche verbeterd. Partijen moeten echter wel constateren dat van zelfregulering nog onvoldoende sprake is.

4.1.5. Stimuleren kwaliteitstaxi

Op 17 augustus 2005 is de stichting TX-keur opgericht. Doelstelling van de stichting is als onafhankelijke partij een nationaal kwaliteitskeurmerk voor de taxibranche te ontwikkelen, ingang doen vinden en te onderhouden. Eind december 2006 waren er landelijk 648 bedrijven gecertificeerd met ca. 11.700 voertuigen. Het bestuur van de stichting verwacht eind 2007 circa 1.000 gecertificeerde bedrijven te hebben. Dit wordt mede ingegeven doordat TCA heeft aangegeven het keurmerk in te willen voeren. Met uitzondering van Rotterdam is het aantal aangesloten straattaxi's in de G4 is nog beperkt, met name in Utrecht en Den Haag.

In het kader van het convenant wordt het aanbod en het gebruik van kwaliteitstaxi's gestimuleerd. Amsterdam kent de AmsterdamTaxi, een kwaliteitstaxi waarin onder andere ook het TX keurmerk vereist wordt, naast bijvoorbeeld lokale stratenkennis. Rotterdam heeft een aantal standplaatsen (CS en Hilton) exclusief toegankelijk gemaakt voor TX-keurmerk houders. In Den Haag en Utrecht wordt nog onderzocht welke mogelijkheden er zijn om vraag en aanbod te stimuleren.

Partijen constateren dat het aantal straattaxi's met keurmerk sterk achterblijft bij de verwachtingen. De reden die chauffeurs aangeven om geen keurmerk te willen is dat de kosten niet opwegen tegen de voordelen ervan: de bekendheid van het keurmerk bij consument nog te beperkt, waardoor zij er niet naar vragen. Ook geven TX keurmerkhouders aan dat hen nog beperkte faciliteiten worden geboden. Mede door structurele aanpassingen in het keurmerk (overstap naar een meer outputgerichte norm) is zeer beperkt aandacht besteed aan communicatie. VenW ondersteunt de stichting, overigens buiten het kader van het G4 convenant.

4.2 Inzet en verdeling van middelen

In het kader van het convenant vergoedt de Minister van Verkeer en Waterstaat de kosten die de uitvoering van maatregelen voor de steden met zich meebrengen, met een maximum van € 2.000.000,-. Dit bedrag is als volgt verdeeld over de steden: Amsterdam 50%, Rotterdam 25%, Utrecht en Den Haag elk 12,5%. In onderstaande tabel is de realisatie per 1/11/2007 per stad weergegeven, op basis van voorlopige cijfers. Een definitieve afrekening door de G4 vindt plaats uiterlijk 1 april 2009, wanneer alle declaraties verwerkt zijn.

.....
Besteding convenantmiddelen
(bron: G4, 2007)

	Inzet (x 1000)	Bested (x 1000)
Amsterdam	€ 1.000	€ 965
Rotterdam	€ 500	€ 405
Utrecht	€ 250	€ 60
Den Haag	€ 250	€ 9
Totaal	€ 2.000	€ 1.439

De toezichtsarrangementen in Amsterdam en Rotterdam vormen de hoofdmoot van de middeleninzet, in totaal circa € 900.000,-. Een deel is ingezet voor informatieverstrekking aan consumenten over

kwaliteitstaxi's en de aanleg van kwaliteitsstandplaatsen (circa € 200.000,-) en een deel voor de fysieke aanpassing van infrastructuur (circa € 100.000,-) en de ondersteuning van brancheorganisaties (€ 200.000).

Het overgrote deel van de middelen voor Utrecht en Den Haag zal later besteed worden. Deze middelen zijn bestemd voor het verwezenlijken van TX-keurmerkstandplaatsen rond de Centraal Stations. Deze werkzaamheden vormen onderdeel van de integrale aanpassing van deze stationsgebieden. In totaal gaat het om maximaal circa € 500.000,-.

Inspectie VenW heeft extra handhavinginzet in de G4 gepleegd (zie Bijlage D). Deze inzet vormt geen onderdeel van de convenantmiddelen maar is door herprioritering binnen de Inspectie VenW mogelijk gemaakt.

4.3 Oordeel doeltreffendheid maatregelen en doelmatigheid middeleninzet

Partijen hebben zich ingespannen om de in het convenant voorgenomen maatregelen te realiseren. Inspectie VenW en politie hebben samen circa 8x zoveel controles uitgevoerd in de G4 dan voorheen. Daarnaast is door de steden veel gedaan. Met name in Rotterdam is, samen met de branche, veel gebeurd en bereikt. Het geweldsprotocol is een voorbeeld van gezamenlijke inspanning met als resultaat aanzienlijk minder geweldsincidenten rond de standplaatsen. Ook in Amsterdam zijn forse inspanningen gepleegd op het gebied van toezicht en kwaliteitsverbetering, met wisselend resultaat. In Den Haag en Utrecht laten de gepleegde inspanningen nog beperkt resultaten zien.

Een belangrijk deel van de inzet in financiële zin is gericht op toezicht en handhaving. Bijna de helft van de beschikbare convenantmiddelen is besteed aan (semi)-permanent toezicht op standplaatsen in Amsterdam en Rotterdam. Deze steden geven aan dat deze maatregelen effectief zijn gebleken, maar dat dit, mede vanwege de hoge kosten, geen structurele oplossing is.

Een ander deel van de inzet is gericht op het stimuleren van kwaliteitstaxi's. Geconstateerd moet worden dat, hoewel in Rotterdam een aantal kwaliteitsstandplaatsen gerealiseerd zijn, dit nog niet het gewenste effect heeft opgeleverd. De ontwikkeling van het TX-keurmerk blijft achter bij de verwachtingen: het aantal aangesloten straattaxiondernemers in de G4 is laag en de benutting van kwaliteitsstandplaatsen door chauffeurs is beperkt.

Gemeenten hebben daarnaast veel tijd en energie gestoken in het organiseren van de branche. In Amsterdam was de branche voor de convenantperiode niet georganiseerd. Het georganiseerde deel, de TCA, was op dat moment geen gesprekspartner van de gemeente. Op dit moment onderhoudt de gemeente goede contacten met de branche.

Deze inzet, alsmede de beleidsinzet, komt niet altijd tot uitdrukking in de kosten die door de gemeenten gemaakt zijn in het kader van het convenant. Ondanks inzet van de steden, niet alleen financieel maar ook materieel, is van zelforganisatie door de branche nog geen sprake. Noodzakelijke voorwaarden hiervoor, zoals een effectieve lokale brancheorganisatie, moeten op veel plaatsen nog gerealiseerd worden. Dit vereist ook inzet en betrokkenheid van de landelijke brancheorganisatie.

In Utrecht en Den Haag is een aantal maatregelen (nog) niet uitgevoerd. Na tekenen van het convenant in december 2005 was de begroting voor 2006 in een aantal steden al vastgesteld. Voor de cofinanciering van de convenantmiddelen taxi zijn daarin nog geen posten opgenomen. Daardoor is de uitvoering van maatregelen in een aantal steden laat op gang gekomen. Illustratief is hiervoor bovendien dat aan de verantwoording over 2006 van de ingezette middelen geen inhoud gegeven kon worden, door gebrek aan declaraties. Het tijdig vrijmaken van cofinanciering door de G4 is daarmee een belangrijk aandachtspunt voor een eventueel vervolg.

5. Samenwerking

5.1 Evaluatie handhavingconvenanten

Om de handhavingafspraken die in het convenant gemaakt zijn verder uit te werken en te concretiseren zijn per stad tussen politie, de Inspectie VenW en de gemeente handhavingconvenanten afgesloten. In Utrecht is het handhavingconvenant afgesloten tussen politie en Inspectie VenW. In het kader van deze evaluatie zijn deze convenanten eveneens geëvalueerd (zie Bijlage F).

Hieruit blijkt dat over het algemeen de samenwerking tussen politie en Inspectie VenW goed is verlopen. Wel is de betrokkenheid van een aantal korpsen, op momenten tijdens de samenwerkingsperiode, een punt van aandacht geweest. Voorgesteld wordt om de afspraken te continueren daar waar nodig verder te optimaliseren.

5.2 Oordeel samenwerking

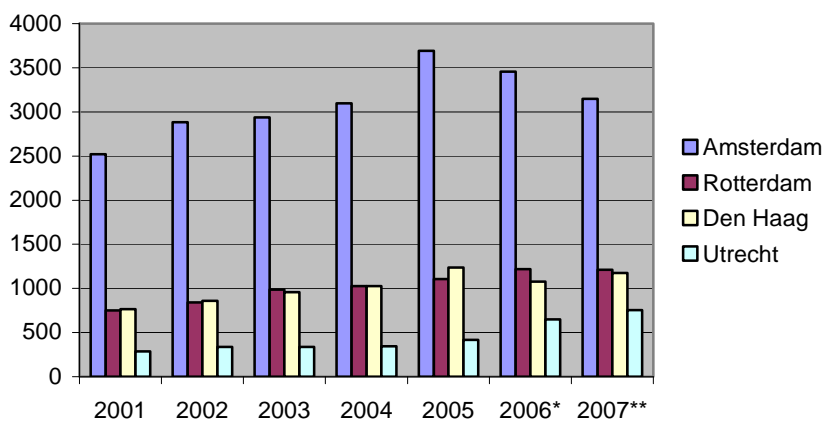
Het proces van het afsluiten van het taxi convenant zelf is, naar het oordeel van partijen, een eerste stap geweest op weg naar een verbetering van de samenwerking tussen de handhavende en beherende instanties. Aan de verschillen tussen de steden is recht gedaan door in het convenant de mogelijkheid voor maatwerk per stad op te nemen.

Ook de verdere uitwerking van de gemaakte afspraken en de uitvoering van maatregelen is in goede samenwerking verlopen. In deze samenwerking zijn twee aspecten te onderscheiden: de beleidsmatige afstemming en samenwerking tussen VenW (DGP en Inspectie VenW) en G4 en de handavingsamenwerking tussen Inspectie VenW, regiopolitie, KLPD en toezichhoudende gemeentelijke diensten. Voor beide zijn overlegstructuren ingericht, waarbij Inspectie VenW als linking pin fungeerde.

Naar het oordeel van de betrokken is deze samenwerking vruchtbaar geweest. Wel is een punt van aandacht de betrokkenheid van de regiopolitie. Hoewel de samenwerking op operationeel niveau goed is, de politie minder aanspreekbaar op de geleverde inzet, doordat zij geen tekenende partij is. De knelpunten zoals in het convenant genoemd hebben voor een aantal korpsen niet dezelfde prioriteit als voor de huidige convenantpartners.

Bijlage A Ontwikkeling van het marktbeeld

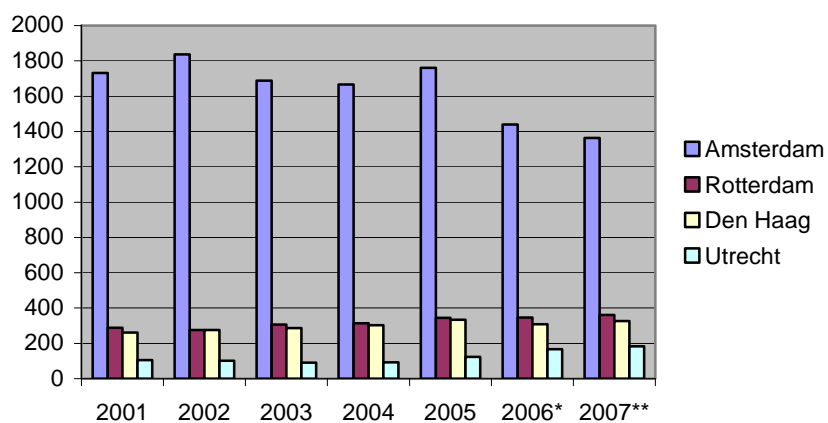
Aantal rechtsgeldige vergunningbewijzen							
<i>(bron: IVW, 2007)</i>	2001	2002	2003	2004	2005	2006*	2007**
Amsterdam	2521	2884	2936	3097	3693	3455	3149
Rotterdam	752	840	986	1025	1105	1219	1212
Den Haag	764	858	959	1026	1235	1076	1175
Utrecht	287	336	339	345	418	650	755
Totaal G4	4324	4918	5220	5493	6451	6400	6291
Overig Nederland	22135	25743	28330	28919	32232	31801	32985
Totaal Nederland	26459	30661	33550	34412	38683	38201	39276
G4 t.o.v. NL	16,34%	16,04%	15,56%	15,96%	16,68%	16,75%	16,02%



*) Vanaf 2006 is van een aangepaste postcodeset gebruik gemaakt, die meer tegemoet komt aan de huidige omvang van de steden. De verschillen in resultaten tussen de oude en de nieuwe set zijn marginaal m.u.v. Utrecht

**) De cijfers voor 2007 betreffen de periode tot 1/11/2007

Aantal rechtsgeldige ondernemersvergunningen							
<i>(bron: IVW, 2007)</i>	2001	2002	2003	2004	2005	2006*	2007**
Amsterdam	1732	1837	1688	1667	1761	1440	1364
Rotterdam	289	276	307	313	345	347	361
Den Haag	261	276	286	303	333	309	326
Utrecht	106	101	90	92	124	167	183
Totaal G4	2388	2490	2371	2375	2563	2263	2234
Overig Nederland	2133	2348	2486	2619	2997	2901	2950
Totaal Nederland	4521	4838	4857	4994	5560	5164	5184
G4 t.o.v. NL	52,82%	51,47%	48,82%	47,56%	46,10%	43,82%	43,09%



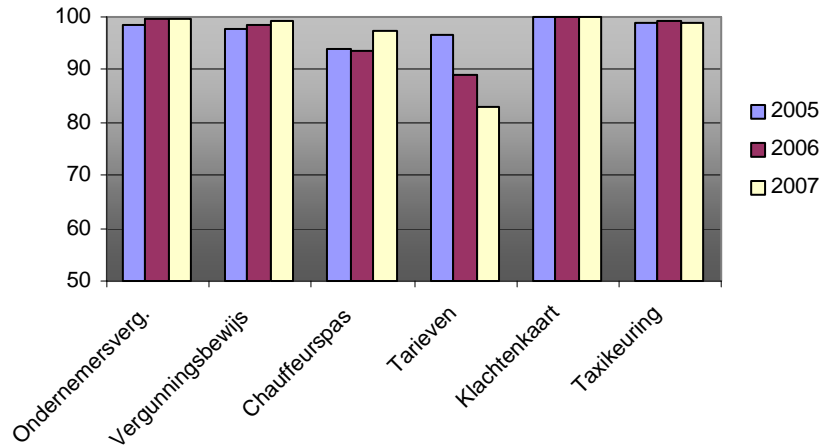
*) Vanaf 2006 is van een aangepaste postcodeset gebruik gemaakt, die meer tegemoet komt aan de huidige omvang van de steden. De verschillen in resultaten tussen de oude en de nieuwe set zijn marginaal m.u.v. Utrecht

**) De cijfers voor 2007 betreffen de periode tot 1/11/2007

Bijlage B Nalevingspercentages G4

Nalevingspercentages Amsterdam en Schiphol

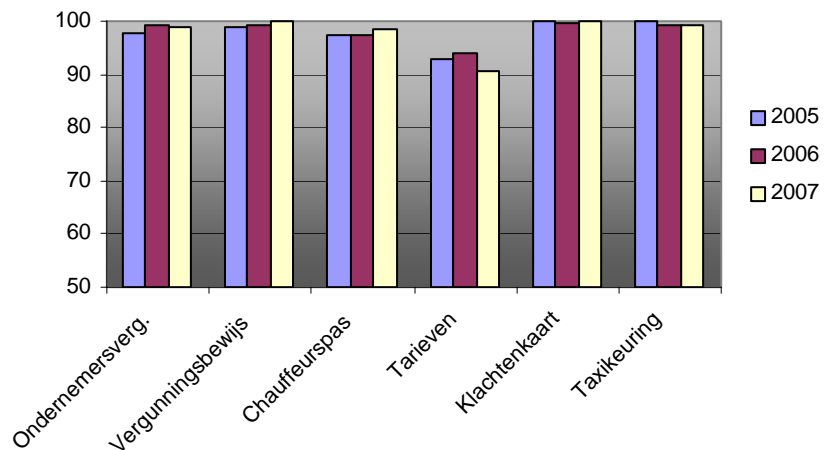
(bron: IVW, 2007)



N.B. De cijfers voor 2007 betreffen de periode tot 1/11/2007

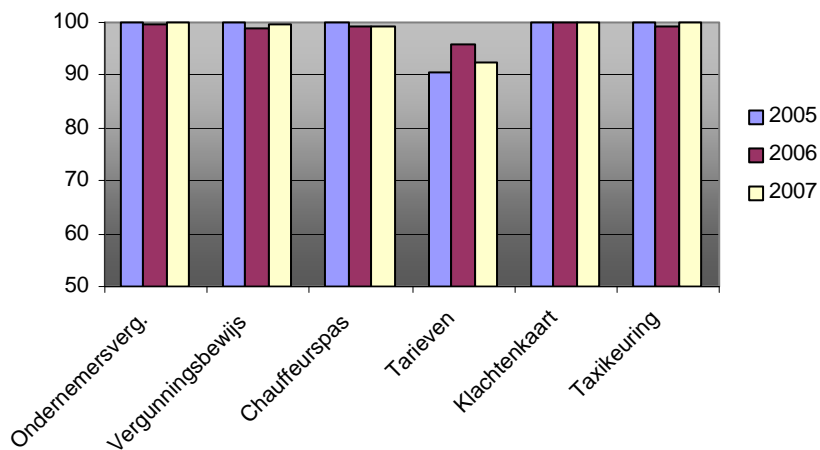
Nalevingspercentages Rotterdam

(bron: IVW, 2007)



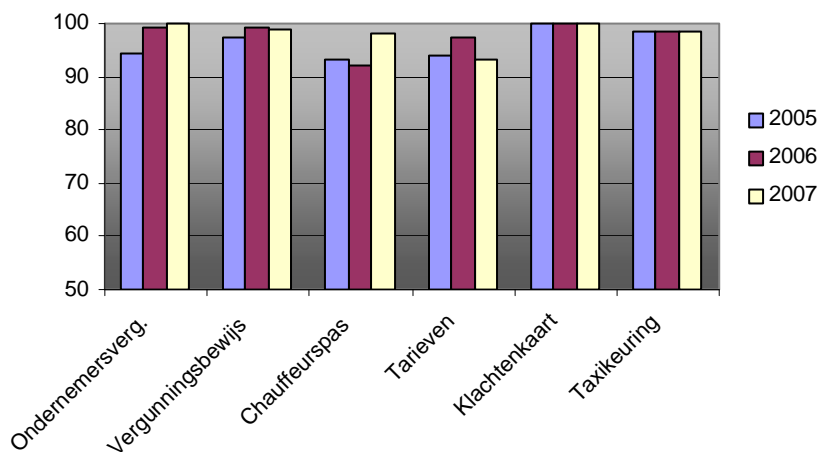
N.B. De cijfers voor 2007 betreffen de periode tot 1/11/2007

Nalevingspercentages Den Haag
(bron: IVW, 2007)



N.B. De cijfers voor 2007 betreffen de periode tot 1/11/2007

Nalevingspercentages Utrecht
(bron: IVW, 2007)



N.B. De cijfers voor 2007 betreffen de periode tot 1/11/2007

Bijlage C Overtredingspercentage naar feiten

% overtredingen	Amsterdam			Rotterdam			Den Haag			Utrecht		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Chauffeurspas	5,9	6,3	2,8	2,8	2,7	1,4	0,0	0,8	0,7	6,9	8,0	2,0
Geen Pas	3,0	4,5	1,2	0,5	1,6	0,9	0,0	0,5	0,1	4,6	7,7	1,8
Pas niet zichtbaar	2,0	1,8	1,6	2,2	1,1	0,5	0,0	0,3	0,5	0,3	0,3	0,3
Anders	0,9	0,0	-	0,1	0,0	-	0,0	0,0	-	2,0	0,0	-
Tarief	3,4	10,9	17,2	7,3	6,2	9,3	9,3	4,0	7,6	5,9	2,7	6,9
Gekeurde taxameter en ijkwet afwijkingen	2,0	2,5	2,8	5,6	2,2	2,4	6,7	1,8	1,0	5,6	1,3	2,3
Geen gebruik taxameter	*	2,9	3,4	*	0,0	0,0	*	0,2	0,1	*	0,0	0,0
Geen taxameter en/of geen tarief in taxameter	*	1,9	1,2	*	0,8	0,0	*	0,2	0,1	*	0,3	0,0
Tarief niet zichtbaar	*	1,7	1,9	*	2,4	1,4	*	0,8	1,0	*	0,8	0,5
Traceerbaarheid tariefkaart niet zichtbaar	*	1,8	8,0	*	0,8	5,4	*	1,0	5,4	*	0,3	4,1
Rij en rusttijden	23,3	19,5	32,1	28,1	12,3	25,5	16,0	11,7	20,0	23,9	8,8	17,4
Geen werkmap	3,9	4,7	2,2	7,8	0,5	1,1	0,0	0,7	1,4	5,2	2,4	1,8
Niet invullen werkmap	10,6	1,7	3,2	13,5	0,0	1,1	6,7	0,2	1,4	7,9	0,8	2,3
Geen rittenstaat	5,7	7,1	9,3	3,4	6,0	6,1	5,3	4,2	5,3	3,0	3,5	3,3
Andere overtredingen	3,1	6,0	17,4	3,4	5,8	17,2	4,0	6,6	11,9	7,8	2,1	5,6

% overtredingen	G4 totaal			Overig			NL totaal					
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007			
Chauffeurspas	5,1	5,0	2,1	9,0	9,1	3,8	7,4	6,2	2,6			
Geen Pas	2,9	3,7	1,0	4,2	6,9	2,4	3,7	4,6	1,4			
Pas niet zichtbaar	1,5	1,3	1,1	3,1	2,2	1,3	2,4	1,6	1,2			
Anders	0,6	0,0	-	1,7	0,0	-	1,3	0,0	-			
Tarief	5,1	8,1	13,3	3,5	6,9	8,4	4,1	7,8	11,9			
Geen gekeurde taxameter en ijkwet afwijkingen	3,7	2,2		0,8	4,5		2,0	2,9				
			2,3			2,7			2,4			
Geen gebruik taxameter	*	1,7	2,0	*	0,6	0,9	*	1,4	1,7			
Geen taxameter en/of geen tarief in taxameter	*	1,3	0,7	*	0,9	0,5	*	1,2	0,6			
Tarief niet zichtbaar	*	1,6	1,5	*	0,3	0,9	*	1,2	1,3			
Traceerbaarheid tariefkaart niet zichtbaar	*	1,4	6,8	*	0,6	3,4	*	1,1	5,8			
Rij en rusttijden	22,7	15,9	27,4	26,5	14,0	23,3	25,0	15,3	26,2			
Geen werkmap	4,6	3,1	1,8	5,9	3,7	2,7	5,4	3,3	2,1			
Niet invullen werkmap	10,1	1,1	2,5	8,6	2,3	1,8	9,2	1,4	2,3			
Geen rittenstaat	4,6	6,1	7,5	5,6	4,9	7,9	5,2	5,7	7,6			
Andere overtredingen	3,4	5,6	15,6	6,4	3,1	10,9	5,2	4,9	14,2			

*) De cijfers voor 2007 betreffen de periode tot 1/11/2007

Bijlage D Uitgevoerde controles G4

Regio Streefwaardes G4 convenant	Amsterdam / Schiphol 3000 controles			Rotterdam 1500 controles			Den Haag 1050 controles			Utrecht 550 controles		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Jaar												
Aantal thema controles IVW		1.880	161		373	126		227	89		196	134
Aantal reguliere controles IVW	648	2.066	2255	178	634	573	75	598	735	305	376	392
Subtotaal IVW	648	3.946	2416	178	1.007	699	75	825	824	305	572	526
Aantal thema controles regiopolitie en KLPD		1.074	0		21	0		7	0		17	0
Aantal reguliere controles regiopolitie en KLPD		2.079	2090		870	498		273	378		77	35
Subtotaal regiopolitie en KLPD		3.153	2090		891	498		280	378		94	35
Totaal aantal taxiconroles	648	7.099	4506	178	1.898	1197	75	1.105	1202	305	666	561

Regio Streefwaardes G4 convenant	Subtotaal G4 6100 controles			Overig NL			Totaal					
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007			
Jaar												
Aantal thema controles IVW	0	2.676			1.850			4.526				
Aantal reguliere controles IVW	1.206	3.674		1.766	1497		2.972	5.171				
Subtotaal IVW	1.206	6.350		1.766	3.347		2.972	9.697				
Aantal thema controles regiopolitie en KLPD		1.119			7			1.126				
Aantal reguliere controles regiopolitie en KLPD		3.299			93			3.392				
Subtotaal regiopolitie en KLPD		4.418			100			4.518				
Totaal aantal taxiconroles	1.206	10.768		1.766	3.447		2.972	14.215				

*) De cijfers voor 2007 betreffen de periode tot 1/11/2007

Gemeente Amsterdam

- Inzet personeel voor extra handhaving en verkeersregulering bij taxistandplaats Centraal Station
- Financiële ondersteuning brancheorganisatie BOTAM
Organisatie Taxi Advies Orgaan
- Bebording en fysieke maatregelen taxistandplaatsen
- Ontwikkeling en integratie keurmerken Amsterdamtaxi en TX-keur
- Communicatie chauffeurs (o.m. door uitgeven Taxxxiflits)
- Handhavingsarrangement met politie en OM

Gemeente Rotterdam

- Communicatie (in meerdere talen) over taxistandplaatsen-plus, met name richting gebruiker
- Ontwikkelen en plaatsen van informatieborden, onder andere bij het Centraal Station
- Ontwikkelen keurmerkplekken
- Extra inzet toezichtsmodellen

Gemeente Den Haag

- Oprichting Haags Taxiplatform
- Voorbereiding voor het plaatsen van tariefborden station Hollands Spoor en Centraal Station
- Mogelijkheden onderzoeken voor medegebruik van bus- en trambanen door keurmerktaxi's, rekening houdende met verkeersveiligheidsaspecten
- Inventarisatie potentiële geschikte locatie voor TX-keur standplaatsen

Gemeente 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, i.s.m. landelijke brancheorganisatie

Bijlage F Evaluatie handhavingsconvenanten

.....

In afzonderlijk document bijgevoegd:

Verkorte evaluatie handhavingsconvenanten G4, 11 december 2007
Inspectie Verkeer en Waterstaat