



TAXI CONVENANT

20 MAART 2008



AMSTERDAM
DEN HAAG
ROTTERDAM
UTRECHT

TAXICONVENANT

Convenant inzake de aanpak van de problematiek met betrekking tot het taxivervoer in de vier grote steden: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht vertegenwoordigd door de wethouders Verkeer en Vervoer,

hierna te noemen 'de partijen',

Constaterende dat:

1. de convenantsperiode van het G4 taxiconvenant 2005 – 2007 is afgelopen en de evaluatie laat zien dat veel resultaten zijn bereikt, dat het convenant als aanjager heeft gefungeerd en dat de samenwerking tussen partners goed is verlopen maar dat de situatie in de G4 nog niet bevredigend is.
2. het straattaxivervoer in met name de grote steden een aantal knelpunten kent:
 - het ontbreken van een balans tussen de vraag naar en het aanbod van taxi's op standplaatsen;
 - de onbalans tussen vraag en aanbod leidt op plaatsen, met name op standplaatsen bij de centrale stations en in het centrum, tot problemen met de doorstroming van het verkeer en met enige regelmaat tot verstoring van de openbare orde;
 - de anonimiteit van (dan wel het gebrek aan gegevens over) de taxichauffeur/onderneming, wat de positie van de klant verzwakt en het indienen van klachten bemoeilijkt;
 - de kwaliteit is bij delen van de sector onder de maat (weigeren van ritten, geen lokale stratenkennis, gebrek aan kennis van de Nederlandse taal, agressie van chauffeurs) en de herkenbaarheid van kwaliteit is onvoldoende;
 - zowel de verkeersveiligheid als de sociale veiligheid is in het geding, o.a. door verstoring van de openbare orde rond standplaatsen, beperkte naleving van rij- en rusttijden en herhaaldelijke overtreding van de Wegenverkeerswet door delen van de sector;
 - het ontbreken van een transparant inzicht voor de klant in de kosten van een taxirit;
 - het imago van de taxisector ten gevolge van bovengenoemde knelpunten te wensen overlaat;

3. er binnen het straattaxivervoer onderscheid gemaakt kan worden tussen de beltaxi, de standplaatstaxi en de taxi aangehouden op straat;
4. het zelfregulerend vermogen van de straattaxibranche minimaal is waardoor onvoldoende wordt bijgedragen aan oplossingen voor de geconstateerde knelpunten;
5. zowel centrale als decentrale overheden over bevoegdheden beschikken om de genoemde knelpunten aan te pakken, maar dat de zoektocht naar zowel adequate benutting daarvan als effectieve, specifieke bevoegdheden nog niet is voltooid.
6. uit de evaluatie van het G4 taxiconvenant 2005 - 2007 blijkt dat de goede weg is ingeslagen door samenwerking, handhaving en de uitvoering van maatregelen, maar dat ruimte voor verbetering bestaat en dat daarmee continuering gewenst is.
7. er samenwerkingsafspraken tussen handhavinginstanties zijn gemaakt en tot uitvoering komen;

Overwegende dat:

8. het beschikbare palet aan bevoegdheden en een optimale verdeling daarvan tussen centrale en decentrale overheden verder verkend dient te worden;
9. de staatssecretaris samen met brancheorganisatie KNV Taxi, de reizigersorganisaties en de G4 werkt aan een breed gedragen visie op het taxibeleid in de Taskforce Taxivisie, waarin door middel van analyse en evaluatie, doelbepaling, ideegeneratie en instrumentariumontwikkeling nieuw beleid tot stand komt en waarin ook aanpassing van regelgeving aan de orde komt
10. dit proces versterkt kan worden door gedeelde ervaringen in de grote steden;
11. de Taskforce Taxivisie momenteel vorm krijgt, waarvoor het nuttig is gezamenlijk, doch ieder vanuit een onafhankelijke positie, op te treden;
12. tot aan de invoering van de boordcomputer en het digitaal inspecteren (ANPR) nog inspectie-inzet in de huidige vorm nodig is en na invoering zal worden gezien hoe verdere inzet zal worden gepleegd;

Zijn partijen het volgende overeengekomen:

Hoofdstuk 1

Algemene afspraken

1. Convenantdoelen

Doelen van het convenant zijn:

- Het verhogen van de kwaliteit van het straattaxivervoer in de grote steden;
- Het verkennen van mogelijkheden om tot adequate sturing van de sector door centrale en decentrale overheden en marktpartijen te komen;
- Het waarborgen van de basiskwaliteit van het straattaxivervoer in de betrokken steden, waaronder ook openbare orde en veiligheid;

2. Maatwerk per stad

De oplossing van de problematiek is maatwerk. Omdat de beheermaatregelen dienen te zijn afgestemd op de lokale situatie, zullen steden zich, naast de algemene afspraken in dit convenant, inspannen om nadere afspraken met de politie te maken over de handhaving van de openbare en de verkeersorde. Bestaande afspraken worden gecontinueerd en, daar waar nodig, bijgesteld en aangevuld.

3. Bevoegdheden en taken van de partijen

Bij de uitvoering van dit convenant zijn de volgende partijen betrokken:

- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, belast met het opstellen van en het toezicht op de naleving van en de handhaving van de Wet personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de daarop gebaseerde regelgeving;
- De gemeenten die beheerder zijn van de gemeentelijke wegen en daarmee ook beheerder zijn van de taxistandplaatsen.

4. Looptijd

Het convenant geldt voor de duur van twee jaar, ingaande per 1 januari 2008, en eindigt op 31 december 2009.

5. Financiering en financiële verantwoording

De steden zijn uitgenodigd om projecten aan te dragen voor onderzoeken of pilots die bijdragen aan het realiseren van de doelen van dit convenant en aansluiten bij de in dit convenant vastgelegde voornemens. VenW stelt hiervoor budget ter grootte van maximaal € 2 miljoen¹ beschikbaar onder de voorwaarde van cofinanciering door VenW

¹ Dit bedrag bestaat uit € 1,5 miljoen nieuwe toezeggingen aangevuld met maximaal € 0,5 miljoen resterende middelen van het G4 taxiconvenant 2006 - 2007.

van maximaal 50% van de werkelijk gemaakte kosten. Het beschikbare budget wordt als volgt verdeeld over de G4: Amsterdam 50%, Rotterdam 25%, Utrecht 12,5% en Den Haag 12,5%. Bij eventuele onderbesteding kan het ministerie met het resterend budget andere projectvoorstellen honoreren.

De ingediende voorstellen bevatten naast een beschrijving van het doel van het project, een overzicht van de uit te voeren activiteiten, een gespecificeerde begroting en een plan voor de monitoring van resultaten en effecten. In dit plan wordt ook een eindevaluatie van het project opgenomen.

De onderzoeken en pilots worden uitgevoerd in twee tranches:

De eerste tranche (maximaal € 1 miljoen) bestaat uit voorstellen die in het voorjaar van 2008 beginnen. De steden dienen hiervoor vóór 1 mei 2008 een voorstel in te dienen.

De tweede tranche (maximaal € 1 miljoen) bestaat uit voorstellen die in het voorjaar van 2009 beginnen. De steden dienen hiervoor vóór 1 mei 2009 een voorstel in te dienen. 1 maart 2009 is het moment waarop de staatssecretaris bepaalt of eventueel resterende middelen beschikbaar komen voor inzet buiten de G4. De onderzoeken en pilots van beide tranches dienen uiterlijk 31 december 2009 te zijn afgerond.

Bij de selectie van voorstellen voor beide tranches worden de volgende criteria gehanteerd:

- De mate waarin het project aansluit bij de in het convenant gestelde doelen
- De mate waarin het project bijdraagt aan het oplossen van de in dit convenant genoemde knelpunten
- De mate waarin het project het inzicht vergroot in de werking van maatregelen, beleidsinstrumenten
- De mate waarin de opbrengsten van het project toepasbaar zijn voor andere gemeenten met soortgelijke problematiek
- De wijze van besteding en verantwoording van middelen van gehonoreerde projectvoorstellen worden in een beschikking nader beschreven.

Projectvoorstellen voor onderzoeken en pilots kunnen worden ingediend bij:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directie Personenvervoer

T.a.v. de directeur Marktontwikkeling en Decentraal Vervoer

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

6. Evaluatie

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat neemt het initiatief om met de partijen gezamenlijk de voortgang van de in dit convenant gemaakte afspraken elk jaar te evalueren en gezamenlijk te beoordelen of de gemaakte afspraken worden nagekomen en in welke mate de doelstellingen worden behaald en te bepalen of, en zo ja en welke, tussentijdse aanpassingen gewenst zijn;

Aspecten die bij de evaluatie aan de orde komen, zijn:

- I. Naleving van de (kwaliteits)voorschriften (zie art. 18);
- II. Beoordeling van de kwaliteit van het taxivervoer door consumenten.
- III. Mate van verstoring openbare orde op en rond standplaatsen.
- IV. Uitvoering van maatregelen.
- V. Opbrengsten van pilots en onderzoeken.
- VI. Samenwerking tussen partijen.
- VII. Financiële verantwoording van de ingezette middelen.

Indicatoren voor deze evaluatie zijn:

- Ontwikkeling klantwaardering; de staatssecretaris (DGP) laat door middel van mystery shopper-onderzoek jaarlijks klantwaardering in G4 onderzoeken.
- Ontwikkeling van de naleving; de staatssecretaris (IVW) monitort halfjaarlijks de naleving (voor nalevingsaspecten zie art. 18.1 en 18.2) en de ontwikkeling van het marktbeeld (o.a. het aantal rechtsgeldige ondernemersvergunningen taxi, vergunningbewijzen taxi).
- Ontwikkeling wachttijden taxistandplaatsen; partijen onderzoeken jaarlijks het aanbod (aantal taxi's op de standplaats), de wachttijden en de doorstroomsnelheid op relevante² standplaatsen.
- Ontwikkeling incidenten openbare orde op en rond standplaatsen; G4 monitoren het aantal en de aard van incidenten op standplaatsen gedurende de convenantsperiode voor zover er sprake is van gemeentelijk toezicht op de standplaatsen.

Na een jaar vindt er een midterm review plaats. De (eind)evaluatie vindt plaats twee jaar na ondertekening.

² Relevante standplaatsen: de standplaatsen bij alle NS intercitystations en de standplaatsen in de uitgaansgebieden in de G4

Hoofdstuk 2

Maatregelen

In dit deel worden de maatregelen beschreven die de partijen zullen treffen. De maatregelpakketten bestaan uit drie onderdelen:

- I Kwaliteitsverbetering straattaxivervoer
- II Onderzoek verdeling taken en bevoegdheden
- III Toezicht en handhaving basiskwaliteit

ONDERDEEL I KWALITEITSVERBETERING STRAATTAXIVERVOER

7. Versterking herkenbaarheid kwaliteit

De convenantpartijen zijn van mening dat de taxibranche moet gaan functioneren als een gewone branche in het midden- en kleinbedrijf. Een belangrijk instrument van zelfregulering is een landelijk kwaliteitskeurmerk. Een keurmerk biedt de taxiondernemer de mogelijkheid zich richting de klant te profileren en het geeft de klant de zekerheid van een kwaliteitstaxi. Bijkomend voordeel van een keurmerk is dat niet de overheid maar de markt leidend is bij het bepalen van de normen.

- 7.1 De steden streven ernaar kwaliteitstaxi's extra faciliteiten te bieden zoals het exclusieve gebruik van (delen van) de infrastructuur (tram- en busbanen, standplaatsen);
- 7.2 De steden streven naar een herkenbare en uniforme uitstraling van kwaliteitsstandplaatsen, bijvoorbeeld door een uniformeabri.
- 7.3 De partijen versterken de bekendheid van het landelijk keurmerk bij de consument door het verstrekken van informatie over de keuzemogelijkheden via eigen communicatiekanalen. De steden richten zich op het gebied binnen de G4, het Rijk heeft ook een rol daarbuiten. De gemeente Rotterdam ontwikkelt hiervoor een taxiwebsite voor overheden, 'aanbieders' en 'vragers' op de taximarkt.
- 7.4 De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat subsidieert de promotieactiviteiten van de Stichting TX keur voor 2008 op basis van het door de Stichting TX keur opgestelde communicatieplan. De staatssecretaris zorgt dat de steden op hun websites over actuele informatie over het TX-keurmerk beschikken.

8. Verbetering informatieverstrekking consument

De partijen zetten zich in om de informatieverstrekking over de taxi aan de consument te verbeteren door hun taxiwebsites aan elkaar te koppelen. Ook het landelijk klachten-meldpunt wordt vanuit deze websites door de partijen bereikbaar gemaakt.

9. Zelforganisatie

- 9.1 De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zal de nationale branchevereniging(en) aanspreken en stimuleren om in de vier grote steden tot lokale afdelingen te komen, die zich richten op ondernemers die straat-taxivervoer verrichten; lokale initiatieven worden hierin meegenomen.
- 9.2 De steden zoeken in overleg met KNV naar een goede vertegenwoordiging van de branche in het lokale taxi-overleg. De lokale taxibranche dient in de nationale branchevereniging vertegenwoordigd te zijn.
- 9.3 De gemeente Rotterdam stelt samen met de taxibranche een normen-en-waardenprotocol op en streeft naar ondertekening door zoveel mogelijk betrokkenen. Ook de overige steden, met uitzondering van Utrecht, zetten zich in om te komen tot invoering van een normen-en-waardenprotocol. Partijen zetten zich ervoor in dat de branche dit protocol in de algemene vervoer-voorwaarden opneemt.

10. Standplaatsbeheer/beleid

- 10.1 Per stad zijn de relevante taxistandplaatsen aangewezen waarvoor specifieke beheermaatregelen worden genomen³. Deze beheermaatregelen kunnen onder andere het volgende inhouden:
 - Aanvullende regelgeving of besluiten ten aanzien van het verkrijgen van toegang tot de standplaats, zoals het bestemmen van (gedeelten) van taxistandplaatsen uitsluitend voor kwaliteitstaxi's op grond van een verkeersbesluit; het stellen van kwaliteitseisen waaraan taxiondernemers dienen te voldoen, waarbij het landelijk keurmerk vooropstaat, eventueel met aanvullende huisregels; het instellen van een parkeervergunningstelsel voor (gedeelten van) taxistandplaatsen op grond van een gemeentelijke verordening waarbij toegang beperkt wordt tot bepaalde categorie taxi's en vergoeding wordt gevraagd; het invoeren van een geweldsprotocol;
 - Aanpassing van de infrastructuur, zoals de (infrastructurele) ruimte zodanig inrichten dat klanten vrij zijn om de taxi van hun keuze te nemen; de plaatsing van camera's, slagbomen en/of andere hulpmiddelen ten behoeve van het regelen van de toegang en ter ondersteuning van het toezicht op (aanvullende) regelgeving;

³ Een lijst met standplaatsen en te nemen maatregelen opnemen.

- (Semi-)permanent toezicht op standplaats ten behoeve van: naleving van aanvullende regelgeving (eerste bullet); toezicht bij openbare orde; naleving van verkeersregelgeving.

10.2 Gemeenten plaatsen borden met tariefinformatie op alle relevante standplaatsen, dan wel dragen ervoor zorg dat de verantwoordelijke deelgemeenten en stadsdelen hieraan prioriteit geven. Afhankelijk van de grootte van de standplaatsen kunnen vorm en omvang van de borden variëren. De grote steden verlenen, indien nodig, medewerking aan de evaluatie van de nieuwe tariefstructuur.

11. Pilot Amsterdam CS

In de gemeente Amsterdam wordt in 2008 een pilot uitgevoerd om met de huidige gemeentelijke bevoegdheden de meest strategisch gelegen taxistandplaats (CS) volledig selectief toegankelijk te maken voor kwalitatief hoogwaardige taxi's. Hierbij wordt gebruikgemaakt van een belanghebbendenvergunning en een slagboom met pasjessysteem. De eisen die aan de toegang worden gesteld, zijn het bezit van TX keur, gecertificeerd roetfilter en een ontheffing voor het gebruik van tram- en busbanen. Deze regeling wordt uitgevoerd met medewerking van certificerende instanties, politie, Inspectie Verkeer en Waterstaat en de gemeente. Introductie is voorzien per 1 maart 2008. De resultaten van de pilot zullen in samenwerking met G4 en ministerie worden gemonitord. Doel van de monitor is te kijken naar de bereikte effecten op het gebied van kwaliteit, kosten, tevredenheid bij ondernemers, bevoegdheden en andere instrumenten. Een en ander biedt gemeenten en Rijk input voor het doen van voorstellen ter verbetering van de regelgeving.

12. Verbetering imago

De gemeente Rotterdam verkent de mogelijkheden om verbetering van het imago van de taxibranche te ondersteunen. Elementen hierin kunnen zijn: het aan chauffeurs aanbieden van een opfriscursus Nederlandse taal, een anti-agressietraining, een training in lokale stratenkennis en het ondersteunen van maatregelen die bijdragen aan een milieuvriendelijker wagenpark. De mogelijkheid van vrijwillige deelname dan wel het meer dwingend opleggen hiervan door deze aspecten deel te laten uitmaken van de standplaatstoegang is een onderdeel van de verkenning. Continuering van de hospitality desk bij grote evenementen, waarbij o.a. vraag en aanbod van taxivervoer op elkaar afgestemd worden, zal ook een onderdeel zijn.

13. Hospitality en kwaliteitstaxi's

De gemeente Den Haag zet in samenwerking met de lokale taxibranche in op kwaliteitstaxi's met een aanvullend lokaal taxikeurmerk. Vanuit de gedachte citymarketing/gastvrijheid zullen initiatieven (stimulerende instrumenten) worden ontwikkeld om dit initiatief mogelijk te maken. Om het geconstateerde gebrek aan stads- en stratenkennis

bij een deel van de sector te ondervangen, voert Den Haag een pilot uit met een dynamisch route-informatiesysteem in de taxi.

14. Innovatie standplaatsorganisatie

De gemeente Utrecht verkent de mogelijkheden van alternatieve vormen van standplaatsorganisatie om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Hierbij wordt gedacht aan een haltepaal in combinatie met ICT-oplossingen.

15. Milieu en verschoning wagenpark

Partijen hebben een gedeeld belang in de verbetering van luchtkwaliteit en het tegengaan van klimaatverandering. Hiertoe zijn buiten het kader van dit convenant diverse stappen genomen, onder meer door het Ministerie van VROM. De staatssecretaris heeft de intentie om maatregelen gericht op het taxiwagenpark, die bijdragen aan de verbetering van luchtkwaliteit en het tegengaan van klimaatverandering, te stimuleren door het verbinden en versterken van de lopende processen en initiatieven.

ONDERDEEL II ONDERZOEK VERDELING TAKEN EN BEVOEGDHEDEN

16. Taken en bevoegdheden

Partijen verkennen welke taken waar belegd dienen te worden om tot een adequate sturing van de taxisector te komen. Deze verkenning bepaalt welke zaken in landelijke kaders gevat dienen te worden en welke zaken onderdeel kunnen zijn van decentrale uitwerking.

Het onderzoek spitst zich in de eerste plaats toe op het onderscheid tussen de beltaxi, de standplaatstaxi en de taxi aangehouden op straat, op concernvorming, klachtenafhandeling en de toepassing van de belanghebbendenvergunning. Hierbij wordt aandacht besteed aan welke zaken in regelgeving vastgelegd kunnen en moeten worden. Daarnaast kan aandacht besteed worden aan inhoudelijke aspecten als handhaving of tariefhoogte.

Gemeenten inventariseren in hoeverre de huidige bevoegdheden toereikend zijn om adequaat op te treden in de taxibranche. Daar waar gemeenten aangeven behoefte te hebben aan meer mogelijkheden om regulerend op te treden, verkennen G4 en DGP voor april 2008 de optimale verdeling van bevoegdheden, zodat gemeenten slagvaardiger kunnen optreden. De opbrengst van dit onderzoek wordt ingebracht in het kabinetsstandpunt Toekomstvisie Taxi (medio 2008).

17. Onderzoek naar samenwerking (centrale verplichting)

Voor april 2008 doen partijen gezamenlijk onderzoek naar de wenselijkheid en de mogelijkheid om te komen tot meer verplichtende vormen van samenwerking tussen taxichauffeurs (concernvorming). Partijen verkennen de mogelijkheden op welke wijze

aansluiting bij een taxicentrale verplicht gesteld kan worden, welke overgangstermijnen daarvoor kunnen gelden en welke eisen aan een centrale gesteld zouden moeten worden (bijv. klachtenprocedure, beschikbaarheid, minimale omvang, responstijden, etc.). Verder verkennen partijen de mogelijkheden om licenties voor taxicentrales uit te geven en het toezicht daarop vorm te geven. Element van onderzoek is tevens hoe omgegaan dient te worden met chauffeurs die (nog) niet bij een centrale zijn aangesloten.

18. Klachtenafhandeling

De huidige afhandeling van taxiklachten kent een aantal structurele belemmeringen. Naast het gebrek aan gegevens over de chauffeur is dat ook het ontbreken van een laagdrempelige en onafhankelijke klachtenorganisatie met een inhoudelijke rol. Een grotere rol voor gemeenten in de afhandeling van klachten, bijvoorbeeld door het inrichten van lokale klachtenmeldpunten bij en/of in deze gemeenten, kan deze belemmeringen mogelijk wegnemen. Daarnaast is de introductie van een 'bill of rights' voor de taxiklant een mogelijkheid om het gebrek aan gegevens over de taxichauffeur/ondernemer bij de klant te ondervangen. Een dergelijk document toont het telefoonnummer voor klachten, het taxinummer of P-nummer en de rechten en plichten van de klant.

Introductie van een uniek taxinummer voor straattaxi's, mogelijk op basis van kenteken, kan hier eveneens aan bijdragen.

Partijen zetten zich in om voor de zomer van 2008 een gezamenlijk standpunt en een uitvoeringsplan inzake de lokale afhandeling van klachten te formuleren. Elementen hierin zijn een lokaal klachtenmeldnummer, een (lokaal) taxinummer, een bill of rights, sanctiemogelijkheden (waaronder een 'naming and shaming' website), organisatie en financiering. Het streven is om voor 31 december 2008 een goed functionerende klachtenafhandeling te realiseren, die aansluit bij wat door de Taskforce Taxivisie wordt geadviseerd.

ONDERDEEL III TOEZICHT EN HANDHAVING BASISKWALITEIT

Onder basiskwaliteit van het taxivervoer wordt verstaan de naleving van wetten en regels die van toepassing zijn. Het gaat hier om de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), de Arbeidstijdenwet, de Wegenverkeerswet 1994 en de regels met betrekking tot het gebruik van openbare ruimte.

19. Handhaving basiskwaliteit

19.1 Medewerking politie

Het succes en welslagen van handhavingsinspanningen van Inspectie VenW zijn mede afhankelijk van de medewerking van de regionale politiekorpsen. De gemeenten treden in overleg met regionale politiekorpsen om zorg te

dragen dat de korpsen prioriteit geven aan de samenwerking met de Inspectie VenW.

19.2 Basiskwaliteit

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

- I. Ondernemersvergunning;
- II. Chauffeurspas;
- III. Tariefkaart en taxameter en tariefstructuur (maximumtarieven);
- IV. Klachten- en geschillenregeling;

Om meer grip te krijgen op de basiskwaliteit van het taxivervoer en vooruitlopend op de invoering van de boordcomputertaxi, zal het toezicht en de handhaving op deze onderdelen gericht worden. Het gewenste nalevingspercentage ligt op 95%.

19.3 Rij- en rusttijden

Naast de in lid 1 genoemde onderdelen wordt het onderdeel rij- en rusttijden vanuit de Arbeidstijdenwet toegevoegd als indicator voor de basiskwaliteit. Voor deze indicator geldt een gewenst nalevingspercentage van 80%.

19.4 Handhavingsinzet

Bij het vaststellen van de inzet van het toezicht door de Inspectie VenW is de benodigde capaciteit (i.p.v. beschikbare capaciteit) het uitgangspunt om de gesignaleerde problemen aan te pakken. Uitgangspunt voor de periode 2008/2009 is om in de G4 dezelfde handhavingsdruk te realiseren als in de periode 2006/2007, waarbij voor Rotterdam de (door de Inspectie VenW gewijzigde) vaststelling van het domein leidend is.

Tevens zullen in de komende periode – in samenwerking met de regiokorpsen in de G4 – wederom mystery guest-acties worden uitgevoerd.

Een gevoel van 24-uurscontroledruk wordt gecreëerd door korte zichtbare acties (2 à 3 uur) uit te voeren, specifiek gericht op probleemgebieden.

19.5 Evenementen

De gemeenten informeren de Inspectie VenW over grote evenementen, waarbij de gemeente een inspanning levert om vraag en aanbod tijdens deze evenementen goed op elkaar te laten aansluiten, zodat de Inspectie VenW hier tijdens eventuele handhavingsacties rekening mee kan houden.

20. Samenwerkingsafspraken Inspectie VenW en de regionale politiekorpsen

De staatssecretaris en de gemeenten stellen zich de samenwerking tussen de Inspectie VenW en regionale politiekorpsen als volgt voor:

- De Inspectie VenW en de regionale politiekorpsen maken onderling afspraken over de handhaving van de basiskwaliteit, verkeersregelgeving en de handhaving van de openbare orde. Hiervoor zijn tussen de Inspectie VenW en de regionale politiekorpsen handhavingsconvenanten afgesloten waarin deze afspraken nader zijn

vastgelegd. De afspraken hebben o.a. betrekking op aantal controles, gezamenlijke acties en wijze van informatie-uitwisseling. De lopende convenanten worden gecontinueerd en, daar waar nodig, bijgesteld en aangevuld.

- De Inspectie VenW en de regionale politiekorpsen zullen onderling afspraken maken om te komen tot uniforme registratie van taxigerelateerde overtredingen.
- De gemeenten brengen het belang van samenwerking en uniforme registratie van taxigerelateerde overtredingen en de hiervoor benodigde inzet bij de regionale politiekorpsen onder de aandacht.

21. Handhavingsplatforms

In de steden bestaan handhavingsplatforms waarin handhavingsinstanties periodiek overleg voeren. Deze platforms hebben een belangrijke coördinerende functie. De Inspectie VenW is in alle steden voorzitter van het handhavingsplatform. Naast de politie participeren ook het Openbaar Ministerie, UWV, de Belastingdienst, de gemeentelijke dienst verantwoordelijk voor de handhaving van kwaliteitsstandplaatsen, en is de sociale recherche actief in de platforms. De doelen van de handhavingsplatforms zijn:

- Het gezamenlijk optreden van de partners tegen overtreding van de wet- en regelgeving uitgaande van de eigen bevoegdheden, ervaring, kennis en gegevens.
- Het bevorderen van een uniforme werkwijze van de bovengenoemde samenwerkingspartners op het gebied van controle op en handhaving van de voor het beroepsmatig personenvervoer geldende wet- en regelgeving.
- De realisatie van een onderlinge uitwisseling van informatie conform de geldende (privacy)regels.
- Het vergroten van de doelmatigheid en doeltreffendheid van de handhaving van de voor het beroepsmatig personenvervoer geldende specifieke wet- en regelgeving.

Om dit goed te laten functioneren, is tussen de regionale politiekorpsen en de Inspectie VenW in handhavingsconvenanten afgesproken dat gezamenlijk de volgende voorwaarden worden gecreëerd:

- a. Het aanwijzen door de Inspectie VenW en de politie van een vaste contactpersoon in het handhavingsplatform.
- b. De Inspectie VenW en de politie werken samen aan de uniformering van het handhavingsbeleid en standaardisatie van checklisten, staandehoudingsverslagen en vereenvoudiging invoer gegevens.
- c. De Inspectie VenW continueert de dag en nacht online informatievoorziening. De regionale politiekorpsen beschikken daarmee over dezelfde informatie als de Inspectie VenW wat de geldigheid van chauffeurspassen betreft.
- d. De gemeente zal waar dat aan de orde is de lijst met zogenaamde 'tram/busbaanvergunninghouders' leveren aan de Inspectie VenW.

- e. De organisaties die toezicht houden op de naleving van de normen van het TX-keurmerk, zullen door Inspectie VenW worden betrokken bij de platforms.

De steden staan achter deze gemaakte afspraken.

22. Instrumentarium

Partijen onderstrepen het belang van adequaat sanctie-instrumentarium om ongewenst gedrag onder taxichauffeurs tegen te gaan. Partijen houden elkaar scherp om die mogelijkheden te benutten die hieraan bijdragen.

De staatssecretaris (DGP, HDJZ) draagt ervoor zorg dat nadere maatregelen worden genomen om de chauffeurpas onmiddellijk te kunnen intrekken of te schorsen bij zeer ernstige feiten (crimineel/ongewenst gedrag van taxichauffeurs, veroorzaken aanrijding, roekeloos rijden).

Het door partijen bij het COVOG agenderen van aanscherping van de eisen voor het verkrijgen van een VOG voor taxichauffeurs kan een onderdeel van dit instrumentarium zijn.

23. Invoering digitaal inspecteren G4 (ANPR)

Momenteel loopt een pilotproject binnen de Inspectie VenW dat uitmondt in een businesscase (april 2008). Als de businesscase positief is, zal de Inspectie VenW met actieve deelname van alle betrokken partijen een start maken om Digitaal Inspecteren binnen de G4 te implementeren. Gemeenten en Inspectie VenW brengen het belang hiervan bij OM en politie onder de aandacht en spannen zich in voor hun medewerking. Door de Inspectie VenW zal, in overleg met betrokken partijen, een pakket van eisen voor implementatie worden samengesteld. De steden dragen er mede voor zorg dat tijdig aan de gestelde eisen wordt voldaan.

24. Boordcomputer taxi

Alle partijen onderstrepen het belang van de boordcomputer taxi bij het structureel oplossen van de genoemde knelpunten. De inspanningen van de staatssecretaris zijn erop gericht om binnen de convenantperiode tot invoering van de boordcomputer taxi te komen. Partijen houden elkaar scherp, zodat maximale inspanning wordt gepleegd om dit doel te bereiken.

Aldus overeengekomen en in vijfvoud opgemaakt en getekend te Den Haag d.d.
20 maart 2008

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,



J.C. Huizinga-Heringa

**De wethouder Verkeer, Vervoer en Infrastructuur, Dienstverlening, Volkshuisvesting,
Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam,**



T. Herrema

**De wethouder Economie, Haven en Milieu, tevens waarnemend wethouder Verkeer,
Vervoer en Organisatie van de gemeente Rotterdam,**



M.G.J. Harbers

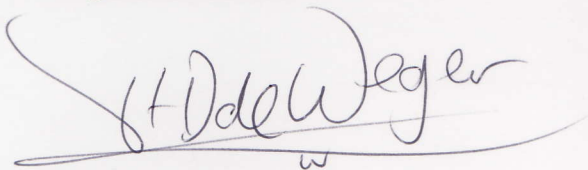
De wethouder Verkeer, Binckhorst, Binnenstad en Milieu van de gemeente Den Haag,

P.W.M. Smit

Namens deze,

H.M.A. van den Berg, Algemeen Directeur Dienst Stadsbeheer van de gemeente Den Haag

**De wethouder Bereikbaarheid, Luchtkwaliteit, Milieu en Publieksdienstverlening van
de gemeente Utrecht,**



T.H.D. de Weger

