

Vergaderjaar 2007–2008

25 910

Wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer)

Nr. 84

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 april 2008

Tijdens het Algemeen Overleg d.d. 4 oktober 2007 inzake het Taxibeleid (Kamerstuk 25 910/24 036, nr. 74) heb ik toegezegd om het taxiconvenant G4 2006–2007 te evalueren. Deze brief heeft tot doel u te informeren over de resultaten van de evaluatie en het gevolg dat daaraan is gegeven. Mede op basis van deze evaluatie heb ik een nieuw convenant met de G4 gesloten. Deze brief informeert u over de uitgangspunten daarvan. Zowel evaluatie als convenant zijn bijgevoegd¹.

Achtergrond en aanleiding G4 Taxiconvenant 2006–2007

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 een aantal specifieke knelpunten kent. Deze knelpunten bestaan onder meer uit verkeersproblemen en verstoring van openbare orde rond standplaatsen, lage kwaliteit van het straattaxivervoer in delen van de sector en een onbalans tussen aanbod van en vraag naar straattaxi's.

Het G4 Taxiconvenant 2006–2007 dat op 16 december 2005 met de steden Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is afgesloten was een instrument om deze problematiek aan te pakken. De doelstelling van het convenant was 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 G4 Taxiconvenant 2006–2007 bestaat uit een aantal afspraken om door samenwerking, intensievere handhaving en uitvoering van een aantal samenhangende maatregelen gezamenlijk tot resultaten te komen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Resultaten evaluatie

De evaluatie van het G4 Taxiconvenant 2006–2007 geeft het volgende beeld van de bereikte resultaten:

- 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 handhavingsaspect (de handhavingsinzet is verachtvoudigd) en de toegenomen controledruk die als gevolg van het convenant is gerealiseerd 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.
- Er heeft succesvolle samenwerking en afstemming plaatsgevonden tussen VenW, Inspectie, de steden, de overige handhavingspartners zoals politie en OM en de branche. Deze samenwerking is een belangrijke voorwaarde gebleken voor de bereikte resultaten.

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, zoals de aanleg van kwaliteitsstandplaatsen bij het Centraal Station, het Hilton en Hotel New York. 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 boven de gewenste 95% uitkomt. Op een aantal onderdelen wordt de streefwaarde echter nog niet gerealiseerd (onder andere zichtbaarheid tariefkaart, geijkte taxameters). De klantwaardering van de kwaliteit is stabiel en op een ruim voldoende niveau (gemiddeld voor de G4 een 7,1¹). 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 de 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.

Bestaande knelpunten en oplossingen

De belangrijkste knelpunten die zich momenteel in de G4 voordoen zijn de volgende:

- De onbalans tussen vraag en aanbod leidt, met name op de 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

¹ Bron: Mysteryshopper onderzoek naar de kwaliteit van taxidienstverlening in de vier grote steden, TNS NIPO 2007.

- taxichauffeur/onderneming, leidt tot een verzwakking van de positie van de klant hetgeen 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;

Deels zijn dit knelpunten die in het huidige convenant benoemd zijn, deels zijn dit knelpunten die uit recent onderzoek (Evaluatie klachten en geschillenregeling, TNS-NIPO, 2007) naar voren komen.

G4 Taxiconvenant 2008–2009

Waarom een nieuw convenant?

Voor het oplossen van deze knelpunten is de samenwerking tussen de G4 en mijn ministerie noodzakelijk. Zowel mijn ministerie als de G4 beschikken over bevoegdheden om (onderdelen van) de problematiek aan te pakken. De evaluatie laat zien dat door de samenwerking goede resultaten worden bereikt. Verscherpt toezicht en verzwaarde handhaving door de IVW, politie en lokale toezichthouders zijn eveneens onderdeel van de oplossing van deze problematiek. Een kader waarbinnen de lopende en afspraken tussen Inspectie en politie en gemeenten op het gebied van handhaving gevat kunnen worden is daarbij wenselijk.

Hoofdpunten nieuw convenant

Op 20 maart 2008 heb ik daarom een nieuw taxiconvenant met de G4 gesloten. Het G4 Taxiconvenant 2008–2009 vormt het kader waarbinnen verder gewerkt wordt aan het oplossen van de genoemde knelpunten. Met dit nieuwe convenant wordt gestreefd naar het verhogen van de kwaliteit van het straattaxivervoer in de betrokken grote steden in het algemeen en het waarborgen van de basiskwaliteit (naleven regelgeving) in het bijzonder, waaronder ook openbare orde en veiligheid. Daarnaast verkent het G4 Taxiconvenant 2008–2009 de mogelijkheden om tot adequate sturing van de sector door centrale en decentrale overheden en marktpartijen te komen.

De kernpunten van het vorige convenant worden in het nieuwe convenant gecontinueerd: de handavingsinzet van IVW blijft op hetzelfde niveau, de beheermaatregelen van gemeenten worden gecontinueerd en ook de versterking van de herkenbaarheid van kwaliteit (TX keurmerk) blijft een onderdeel van het convenant. Een aantal zaken is echter nieuw: dit betreft met name een aantal pilots en onderzoeken, zoals de pilot met standplaats-toegang voor kwaliteitstaxi's op Amsterdam CS. Ook de andere G4 steden hebben pilots in voorbereiding.

Het convenant wordt aangegaan voor een periode van 2 jaar en eindigt op 31 december 2009. Naast de continuering van de verzwaarde inzet van de Inspectie VenW in de G4 stel ik in totaal 2 miljoen euro cofinanciering voor de steden beschikbaar als cofinanciering voor initiatieven en pilotprojecten.

Samenhang met de Taskforce Toekomstvisie Taxi

Het convenant wordt aangegaan voor een periode van twee jaar en heeft daarmee een tijdelijk karakter. Er zijn echter ook structurele maatregelen noodzakelijk. In de Taskforce Toekomstvisie Taxi, waarin mijn ministerie, KNV Taxi, G4 en de reizigersorganisaties samen optrekken, worden deze onderzocht. De Taskforce verkent wenselijke en noodzakelijke aanpas-

singen van regelgeving en verdeling van de bevoegdheden tussen het rijk en de decentrale overheden en waar mogelijk nieuwe bevoegdheden voor de gemeenten wenselijk of nodig zijn. Uitgangspunt hierbij is het adagium «centraal wat moet, decentraal wat kan», waarbij maatwerk voor de steden mogelijk wordt.

Dit sluit nauw aan op de kern van het convenant. Eén van de doelen van het G4 Taxiconvenant 2008–2009 is immers om de ervaringen in de G4 te benutten voor de verkenningen in het kader van de Toekomstvisie Taxi en voor eventuele aanpassing van regelgeving. De G4 worden op deze manier ook een proeftuin voor een landelijk taxibeleid.

Samenvattend

De ervaringen van het eerste G4 Taxiconvenant 2006–2007 heb ik meegenomen in een nieuw convenant met de G4 voor de komende twee jaar. Dit convenant past goed in het proces van gezamenlijke visieontwikkeling dat momenteel samen met KNV Taxi, G4 en reizigersorganisaties wordt vormgegeven.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa