

Onderwerp Beantwoording vragen ex art. 36 RvO van PVV inzake anti-taxibeleid
eist zijn tol in de taxibranche
ter informatie

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN


Telefoon 14 050

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 56182-2024

Datum 13-03-2024

Uw brief van

Uw kenmerk 

Geachte lezer,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door mevrouw K. Blauw van de Partij Voor de Vrijheid (PVV) gestelde vragen ex ar. 36 RvO inzake anti-taxibeleid eist zijn tol in de taxibranche. De brief van de vragensteller treft u als bijlage aan.

Voorafgaand aan de beantwoording van de vragen het volgende. Wij weten dat er vragen en zorgen leven bij de taxichauffeurs over een aantal specifieke ontwerpen aangaande het taxivervoer. Daarom zijn we sinds een jaar weer op regelmatige basis constructief in overleg met enkele vertegenwoordigers van de taxisector. Dit overleg is er helaas lang niet geweest. Dit heeft er onder meer mee te maken dat het lastig is om de taxisector goed te bereiken, omdat deze voor een groot deel bestaat uit zzp-ers die niet zijn georganiseerd als beroepsgroep. Het doel van gemeente en taxisector met het overleg is een voor beide partijen werkbare situatie creëren, waarin klanten op een veilige en aantrekkelijk manier vervoer kunnen worden, taxibedrijven ruimte hebben om te ondernemen en de gemeente haar maatschappelijke doelen kan realiseren.

1. *Is het college het met de PVV eens dat dit anti-taxibeleid gevolgen heeft voor de branche, maar ook voor de veiligheid van het uitgaand publiek in de stad?*

Wij voeren geen anti-taxibeleid.

2. *Wat de PVV betreft moeten taxi's een goede plek op de Grote Markt krijgen en zichtbaar zijn voor uitgaande jeugd dat 's nachts veilig naar huis wil. Klopt het dat de taxibranche op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond geen gebruik meer mag maken van de Oosterstraat, Gelkingestraat als doorrijroute om te halteren of klanten op te pikken?*

En dat van 6 uur tot 23.00 uur de Sint Jansstraat/Martinikerkhof geen taxistandplaats is, maar het Kwinkenplein en van 23.00 uur tot 6.00 uur in de Kreupelstraat vanaf de Maagdenbrug en niet anders? Zo ja, zijn deze gewijzigde taxistandplaatsen juridisch goed afgehecht? Dit betekent zoals hierboven genoemd namelijk nogal wat voor de taxibranche met name voor de zichtbaarheid.

Op de Grote Markt wordt volop gewerkt aan de nieuwe inrichting. Het plein wordt meer ingericht op verblijf en minder op doorgaand verkeer. Dit heeft ook effect op de verschillende verkeersstromen op het plein. Ook voor de taxi's gaat er wat veranderen. Na de herinrichting van de Grote Markt zullen er namelijk geen taxistandplaatsen meer zijn op het plein. Voor de nieuwe locatie van de taxistandplaatsen wordt samen met taxichauffeurs gezocht naar geschikte locaties in de omliggende straten van de Grote Markt, zoals het Kwinkenplein, Kreupelstraat en de Sint Jansstraat.

Vanwege de werkzaamheden op de Grote Markt en bij cultureel centrum VRIJDAG moeten de taxistandplaatsen een aantal keer worden verplaatst. Deze fasering wordt benut als proefperiode om uit te zoeken welke locatie geschikt is als nieuwe taxistandplaats. Rond de zomer van 2023 waren de taxistandplaatsen (tijdens fase 1) van 06.00 – 23.00 uur georganiseerd in de Kreupelstraat en van 23.00 uur tot 6.00 uur in de Sint Jansstraat/Martinikerkhof. Vanwege de werkzaamheden bij cultureel centrum VRIJDAG is de Sint Jansstraat voorlopig niet meer te gebruiken als taxistandplaats. Daarnaast wordt er momenteel vanuit de Grote Markt gewerkt aan het gedeelte tussen de Martinitoren en de ABN Amro. Daarom worden de taxistandplaatsen in deze periode (fase 2) gefaciliteerd aan het Kwinkenplein (06.00 – 23.00 uur) en in de Kreupelstraat (tussen 23.00 en 06.00 uur).

Afhankelijk van het verloop van de werkzaamheden gaat medio/eind maart fase 3 van start. Hierin worden de taxistandplaatsen (dag en nacht) in de Kreupelstraat, naast de ABN Amro, gefaciliteerd. In deze fase zijn de taxi's ook weer beter zichtbaar vanaf het plein. De fasering van de standplaatsen op de genoemde locaties moeten worden beschouwd als tijdelijke verkeersmaatregelen en zijn noodzakelijk vanwege de diverse werkzaamheden. Op de Grote Markt en nabij het uitgaansgebied zijn (digitale) borden geplaatst om gebruikers te informeren over de tijdelijke locaties van de taxi's.

Klopt het dat de taxibranche op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond geen gebruik meer mag maken van de Oosterstraat, Gelkingestraat als doorrijroute om te halteren of klanten op te pikken?

Nee, het verkeersregime in de Oosterstraat en Gelkingestraat is vooralsnog onveranderd en dus zijn beide straten toegestaan voor taxiverkeer. We zijn met de taxibranche in gesprek over het toekomstige gebruik van de binnenstad en de nieuwe taxistandplaatsen. Ook het (toekomstige) gebruik van de Oosterstraat en Gelkingestraat is onderdeel van deze gesprekken.

3. *Wij krijgen het signaal dat er voor enkele kilometers soms 40 euro wordt gevraagd. Dit lijken Amsterdamse toestanden. Is het college het met de PVV eens dat de taxibranche meer beschermd moet worden tegen oneerlijke concurrentie zoals hierboven genoemd en dubieuze taxichauffeurs? Zo ja, hoe gaat de gemeente dit aanpakken en op handhaven?*

We delen de opvatting van de PVV dat er in de taximarkt sprake moet zijn van eerlijke concurrentie en een fatsoenlijke bejegening van klanten, andere taxichauffeurs en medeweggebruikers. Daarom zijn wij met de vertegenwoordigers van de taxisector in gesprek over de mogelijkheden van een keurmerk. Zo'n keurmerk biedt, al dan niet gekoppeld aan toegang tot taxistandplaatsen en weginfrastructuur binnen onze gemeente, de mogelijkheid om op te treden tegen ongewenst gedrag. Samen met de vertegenwoordigers van de sector, de politie en eventuele andere betrokkenen, gaan we onderzoeken hoe zo'n keurmerk eruit kan gaan zien en hoe we de verstrekking en handhaving kunnen organiseren. Als eerste stap hierin gaan we informatie en ervaringen inwinnen bij gemeenten die al met zo'n keurmerk werken.

4. *Is het college het met de PVV eens dat de taxibranche een belangrijke functie heeft in het veilig vervoeren van onze uitgaande jeugd? Zo ja, is het dan niet goed om juist deze branche meer te omarmen dan weg te pesten uit de stad met dit anti-taxi beleid?*

Het taxivervoer is onderdeel van ons mobiliteitssysteem en iedereen moet daarvan op een veilige manier gebruik kunnen maken. In gesprek met de vertegenwoordigers uit de taxisector bespreken we hoe we binnen het gemeentelijke beleid de juiste voorwaarden kunnen creëren voor de taxisector.

5. *Het wijkvervoer is bedoeld voor hulpbehoevende mensen, ouderen en inwoners met een kleine portemonnee. En wordt gesubsidieerd door de gemeente. Is het college het met ons eens dat dit wijkvervoer niet is bedoeld voor volledig gezonde asielzoekers, welke officieel niet eens Nederlands staatsburgers zijn?*

Het wijkvervoer is bedoeld voor alle minder zelfredzame inwoners in de breedste zin van het woord.

6. *Hoe wordt het gesubsidieerde wijkvervoer gecontroleerd opdat zij niet buiten haar verzorgingsgebied rijden, bijvoorbeeld een ritje van Groningen naar Hoogezand?*

De wijkvervoerinitiatieven zijn in principe bedoeld voor vervoer binnen de eigen wijk(en). Ook is het toegestaan om minder zelfredzame inwoners naar de Grote Markt te brengen en weer op te halen. Het kan voorkomen dat er naar een aangrenzende wijk wordt gereden omdat de gewenste bestemming in een andere wijk ligt en omdat een vrijwilligersinitiatief meerdere wijken tot hun verzorgingsgebied mogen rekenen. De wijkvervoerinitiatieven leveren ons op regelmatige basis informatie aan over de gereden ritten. Op basis daarvan kunnen wij een inschatting maken over de herkomst en bestemming van ritten.

7. *Taxichauffeurs moeten aan allerlei specifieke regels en vergunningen voldoen volgens de taxiwet en de taxi-CAO. Dit heeft als gevolg dat er veel kosten moeten worden gemaakt zoals voor educatie, het aanschaffen van het voertuig, kosten voor werknemers en aanschaffen van vergunningen. En ze moeten betalen voor ontheffingen in de gemeente Groningen. Is het college met de PVV eens, dat er sprake is van oneerlijke concurrentie als wijkvervoer met een geel kenteken gesubsidieerd naar een andere woonplaats rijdt die niet aan al deze vereisten moeten voldoen?*

Het wijkvervoer is bedoeld voor het vervoer in de wijk of naar een omliggende wijk. Het vervoer heeft vooral een sociaal-recreatieve functie en dient ter ondersteuning en de bevordering van de participatie van (kwetsbare) inwoners. Het vervoer van en naar andere woonplaatsen is geen doel van het wijkvervoer.

8. *En mag het college zo op deze manier de taxiwet en de taximarkt omzeilen?*

Het wijkvervoer is niet bedoeld als commerciële activiteit en de uitvoerende partijen dienen zich hieraan te houden.

9. *Los van het gesubsidieerde wijkvervoer is er ook WMO-vervoer (een gemeentelijke taak) via normale taxi's. De PVV krijgt ook te horen dat een aantal taxibedrijven niet meer willen samenwerken met gemeente op gebied van WMO-vervoer omdat er altijd gedoe is over de vergoeding door de gemeente. Herkent het college dit beeld?*

Dit beeld wordt zeker niet gedeeld. De gemeente Groningen kent een goede en constructieve samenwerking met aanbieders van het Wmo-vervoer. Ook op het financiële vlak gelden goede afspraken.

10. *Er zijn al vele gesprekken geweest met de taxibranche, echter zij voelen zich niet gehoord. Is het college het met de PVV eens dat wanneer er gesprekken plaatsvinden met deze branche, er ook daadwerkelijk iets gedaan wordt met wat eerder is toegezegd?*

Het is zeker de bedoeling om naar aanleiding van de gevoerde gesprekken de vragen over het gemeentelijk beleid te gaan beantwoorden en waar mogelijk verbeteringen te gaan doorvoeren. Daar waar we dit snel kunnen doen, doen we dat ook. We zijn echter ook in gesprek over onderwerpen die complexer zijn en waarvan de uitwerking en uitvoering meer tijd vergen. Denk bijvoorbeeld aan het ontwikkelen van een keurmerk en de eventuele koppeling aan de toegang tot taxistandplaatsen en weginfrastructuur. Zo'n keurmerk vraagt om een goed doordacht plan en kent een langere doorlooptijd.

11. *Hoe krijgen de vervolgesprekken vorm en hoe wordt de raad hierover op de hoogte gebracht?*

Op basis van de gevoerde gesprekken per onderwerp wordt in afstemming met de vertegenwoordigers van de taxibranche een plan van aanpak opgesteld voor de uitwerking van de verschillende onderwerpen.

Volgvel 4

Ook de uitwerking van de onderwerpen zal in goed overleg met de taxisector plaatsvinden. Zoals in antwoord op vraag 10 aangegeven, kan het ene onderwerp sneller tot resultaten leiden het andere. In het plan van aanpak wordt een tijdpad opgenomen. We zullen u op de hoogte houden van de voortgang.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.