

Onderwerp Beantwoording vragen ex art. 36 RvO van D66, VVD, Student&Stad en  
Stadspartij 100% over Taxibeleid  
ter informatie  
Steller Sjouke van der Vlugt

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN



Telefoon 050 367 8167      Bijlage(n) 1      Ons kenmerk 135085-2023  
Datum 26-4-2023      Uw brief van      Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u van ons antwoord op de vragen ex art. 36 RvO over taxibeleid, gesteld door T. Rustebiel (D66), R. Heiner (VVD), K. de Groot (Student&Stad) en A. Sijbolts (Stadspartij 100%). De brief van de vragenstellers treft u als bijlage aan.

- 1. Hoe kijkt het college naar de positie van taxivervoer in het totaal aan vervoersoplossingen? Deelt het college het beeld van de indienende fracties dat er samenhangend beleid mist?*

Taxivervoer vormt onderdeel van de vervoersmogelijkheden voor bewoners en bezoekers aan Groningen en voldoet in een behoefte. In Groningen hebben we verschillende vormen van taxivervoer zoals WMO en het reguliere commerciële taxivervoer. U benoemt het belang van comfort en snelheid van taxivervoer, wat hoort bij het zijn van een goed bereikbare, dynamische en gastvriendelijke stad. Dat belang ondersteunen wij. Wel vinden we dat de snelheid van taxivervoer in verhouding moet staan met de overige functies van de straat, zoals we in de mobiliteitsvisie en ontwerpleidraad openbare ruimte benoemen. Betrouwbaarheid en comfort zijn belangrijker dan snelheid op de wegen in verstedelijkt gebied. Op een toenemend aantal wegen wordt daarom de snelheid teruggebracht van 50 naar 30 km/u. Dat geldt voor alle verkeersdeelnemers, dus ook voor de taxi.

Om arbeidsomstandigheden van chauffeurs te verbeteren en oneerlijke concurrentie tegen te gaan moeten taxiondernemers in Nederland in het bezit zijn van een vergunning voor taxivervoer. In Groningen kan elke taxichauffeur vervolgens met deze vergunning terecht. Voertuigen die gebruikt worden voor taxivervoer zijn verplicht om lichtblauwe taxikentekenplaten te voeren. Met deze kentekenplaat heeft

Volgvel 1

de taxichauffeur toegang tot de meeste busbanen in Groningen, waaronder de busbaan Gedempte Zuiderdiep en Oosterhamrikbaan. Er is voor gebruik van deze busbanen geen ontheffing nodig. Pas als de taxichauffeur toegang nodig heeft tot voetgangersgebied (gebied dat gesloten is voor motorvoertuigen) zoals in de binnenstad is een jaarontheffing nodig. Dit is met name van belang voor het WMO-vervoer.

Wanneer een verkeerssituatie gewijzigd wordt nemen we in de afwegingen alle weggebruikers mee. Taxi's horen hier ook bij. Momenteel wordt bijvoorbeeld gewerkt aan nieuwe situering van de standplaatsen voor taxi's in de herinrichtingsplannen rondom de Grote Markt.

- 2. Volgens onze fracties is er op de busbanen plaats voor taxi's, want dit gaat niet om enorme aantallen. Wat heeft het college doen besluiten taxi's van de busbanen te weren? Is het college bereid dit te heroverwegen?*

Het beeld dat in de media is geschetst dat op geen enkele busbaan taxi's zijn toegestaan is onjuist. Er hebben de afgelopen tijd wel een aantal veranderingen plaatsgevonden voor taxi's. Zo is de busbaan over de Grote Markt opgeheven waardoor taxi's ook niet meer over de Grote Markt mogen rijden. Op de busbaan op de Peizerbaan werd vaak te hard gereden waardoor de veiligheid in het geding kwam. Daarom zijn taxi's daar niet meer toegestaan.

Op de meeste busbanen kunnen taxi's terecht. Dit is aangegeven met een onderbord. Als taxi's van de busbaan worden geweerd, is dat met reden. De belangrijkste redenen om taxi's te weren van een busbaan zijn verkeersveiligheid, doorstroming voor de lijnbussen, en een overzichtelijke verkeerssituatie.

De busbanen zijn ontworpen voor optimale doorstroming van de bussen. Taxi's beschikken niet over een sensor om prioriteit te krijgen bij de busverkeerslichten en houden het kruispunt bezet. Dit heeft een negatief effect op de doorstroming van het busverkeer. Daarnaast zijn de busverkeerslichten gericht op de busroute. Het nemen van een andere route door taxi's op een kruising met busverkeerslichten verhoogt de kans op ongevallen.

- 3. De prijs van een ontheffing is meer dan verdubbeld, van 112 naar 350 euro. Dit is een fors bedrag voor de desbetreffende ondernemer. Wat doet het college met deze meeropbrengsten? Worden ze bijvoorbeeld gebruikt om te helpen de branche te verduurzamen? Zo niet, waarom niet? Wat doet het college nog meer – anders dan normeren en beprijzen – om het doel van elektrisch taxivervoer in 2025 te halen? Is daar overleg met de sector over?*

Met het instellen van het nieuwe venstertijdengebied is ook het ontheffingenbeleid aangescherpt. Naast stimuleren van nul emissie vervoer is het herwinnen van openbare ruimte en verblijfskwaliteit in de binnenstad daarin het doel. De totale opbrengsten uit leges blijven ongeveer gelijk omdat een incidentele ontheffing voor het venstertijdengebied goedkoper is geworden. Ontheffingen voor uitstootvrije voertuigen zijn goedkoper dan voor voertuigen op fossiele brandstoffen. Hiermee komen we bedrijven die investeren in duurzaamheid tegemoet. Zo zijn ontheffingen

Volgvel 2

voor uitstootvrije taxi's kosteloos. De inzet van dieseltaxi's in het voetgangersgebied willen we juist ontmoedigen.

Het kabinet heeft de ambitie uitgesproken om het juridisch mogelijk te maken dat steden vanaf 2025 zelf mogen beslissen over het enkel toelaten van uitstootvrije taxi's in hun stad. Dit geeft een verdere invulling aan de afspraak uit het Klimaatakkoord om transport te verduurzamen. Gemeente Groningen heeft op dit moment de zero emissie zone voor Stadslogistiek (bestel- en vrachtverkeer) per 2025 aangekondigd, maar nog geen besluit genomen over het moment dat taxi's volledig zero emissie moeten zijn.

- 4. Ook lezen we dat het college in gesprek wil over het beleid van de gemeente Groningen. Maar wat D66, VVD, Student en Stad en Stadspartij 100% voor Groningen betreft gaat dit gesprek vooral over drempels waar taxichauffeurs tegenaan lopen en vormt beleid niet het vertrekpunt maar het eindpunt. Bent u het met ons eens dat in een open gesprek de problemen van deze ondernemers centraal moeten staan in plaats van het uitleggen van beleid?*

Er is momenteel geen overlegstructuur tussen de gemeente en de taxibranche. Wij zijn in gesprek gegaan met de taxiondernemers om af te spreken hoe we samen een overlegstructuur kunnen vormgeven. Het feit dat de taxiondernemers in Groningen niet zijn georganiseerd als beroepsgroep maakt het voor de ondernemers die wij hebben gesproken lastig om de hele branche te vertegenwoordigen. In de gemeente Groningen rijden taxi's uit heel Noord-Nederland. We richten ons in de overlegstructuur op de Groningse taxiondernemers. Met een duidelijke overlegstructuur van de taxibranche kunnen we de belangen van de taxiondernemers beter meenemen bij veranderingen in ons mobiliteitsbeleid.

De nieuwe inrichting van de Grote Markt en omgeving zorgt voor een verandering van de situatie voor de taxiondernemers. Wij zullen ons inzetten om de belangen van de Groningse taxiondernemers mee te nemen in de planvorming. In 2021, ten tijde van het concept-inrichtingsplan van de Grote Markt, deden we dit middels een LinkedIn-campagne gericht op taxiondernemers in Noord-Nederland en via posters bij de taxistandplaatsen Grote Markt en Hoofdstation. Komende maand staat een nieuwe campagne gepland om taxiondernemers te informeren en betrekken bij de locatie van de taxistandplaatsen bij de Grote Markt.

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.*