

Onderwerp: Taxibeleid
Commissie: Economie & Mobiliteit
Datum: 17-11-2015
Woordvoerder: Tom Meylink

Taxi's zijn een belangrijk onderdeel in de bereikbaarheid van de stad. Als aanvulling op het OV, maar ook is de taxi vaak eerste contact met de stad voor de internationale reiziger. Een visitekaartje voor Eindhoven dus. Daarnaast is de taxi belangrijk bij het terugdringen van alcohol in het verkeer. Voor ons ligt nu het raadsvoorstel voor een nieuw taxibeleid.

Als eerste wil ik opmerken dat onze visie, in tegenstelling tot die van het college, niet uitgaat van een regelende, sturende en controlerende overheid, maar eerder kijkt naar de klantbeleving vanuit de reiziger en de mogelijkheden voor de taxiondernemers.

De opstapmarkt werkt op dit moment niet zoals bij het begin van de keurmerktaxi was bedacht. De VVD blijft echter wel geloven in een liberale taximarkt waarbij er keuze is voor de consument en allerlei bedrijven de kans krijgen om taxivervoer aan te bieden. Maar dat alles wel binnen de kaders van wet en regelgeving. Een vrije taximarkt kan nooit functioneren zonder een goede marktmeester en het Toegelaten Taxi Organisatie-model biedt daar mogelijkheden voor.

Voor de VVD is het echter de vraag of de voorgestelde Lokale Koepel Organisatie, voorkomend uit de Toegelaten Taxi Organisaties, wel goed kan functioneren als regulerende marktmeester. Het risico van de voorgestelde Lokale Koepel Organisatie is dat deze niet volledig onafhankelijk kan opereren maar meer opereert als een brancheorganisatie. En een brancheorganisatie heeft echt een andere rol dan een marktmeester. De AFM bijvoorbeeld is duidelijk iets anders dan de Vereniging van Nederlandse Banken. Hieruit voortvloeiend vragen wij ons af wat het sanctioneringsmandaat van de Lokale Koepel Organisatie is en over welke instrumenten zij beschikt.

Dan iets over de looptijd van de vergunning. Wij denken dat voor een nieuw traject als dit de looptijd in eerste instantie 2 of 3 jaar moet zijn waarna er na evaluatie en eventuele aanpassingen wel weer voor een langere termijn gekozen wordt. Wat is de onderbouwing van het aantal van 15 chauffeurs? Waar is de eis voor het machtig zijn van het Engels gebleven in het voorstel? Wat is de onderbouwing van de tariefstructuur?

Is het mogelijk een deel van de flink stijgende inkomsten uit de toeristenbelasting in te zetten voor het opzetten van dit nieuwe taxibeleid? Misschien om de kwaliteit van de standplaatsen te verhogen? Of kan Eindhoven 365 ingezet worden om de een kwaliteitsslag voor de chauffeurs te organiseren doormiddel van cursussen gastheerschap of Engels? Wij zien voor de hospitality-branche en EHV365 ook een rol weggelegd als onafhankelijk toezichthouder in de Lokale Koepel Organisatie.

Wij denken dat het niet verstandig is om het lokale taxikeurmerk aan branche zelf over te laten. De VVD gaat niet zover om te pleiten voor de verplichting om alle taxi's in Eindhoven elektrisch te laten zijn, maar wij zijn wel voorstander om regels op te leggen voor kwaliteit en emissies. Het meest duidelijk en uitvoerbaar is naar ons idee dat de auto's niet ouder mogen zijn dan 6 jaar.

Wel staan wij sympathiek tegenover het idee om de elektrische taxi te faciliteren met snellaadpunten bij de taxistandplaatsen. Nergens vinden wij iets terug over een verplichting van de gemeente om kwalitatief hoogwaardige en herkenbare standplaatsen te realiseren.

De VVD hoort ook graag hoe het college de promotie van het nieuwe taxibeleid wil vormgeven. Het is immers belangrijk om de hele markt een boost te geven zodat het voor de ondernemer aantrekkelijk wordt te investeren in de Toegelaten Taxi Organisatie-vergunning en een beter vervoermiddel.

Over het algemeen vinden wij dat de positie van de reiziger onderbelicht blijft. Wat ons betreft moet in de pilotfase actief naar het oordeel van de reiziger worden gevraagd. En komt er een klachtenprocedure en een meldpunt?

Sleutelwoord blijft handhaving, sanctionering en mandaat. Kunnen we vanuit het Lokale Koepel Organisatie niet mensen opleiden tot BOA met werkterrein Openbare Ruimte of Openbaar Vervoer? Wellicht dat een bredere interpretatie van de Circulaire BOA mogelijk is. Hiermee zou je dan het gemeentelijk toetsings- en handhavingsapparaat minder sterk belasten en creëer je toch op de hotspots en tijdens belangrijke uren mandaat en sanctionerings-mogelijkheden. Als waren ze een servicemedewerker van de NS zoals je die nu al veel ziet lopen.

Als dit niet mogelijk is, moet echt in kaart worden gebracht wat de kosten zouden zijn van het goed uitvoeren van handhaving en toezicht (uitbreiding capaciteit huidig apparaat, kosten voor werken in bepaalde uren, aantal benodigde mensen) zodat de raad kan overwegen hier extra middelen voor vrij te maken.

Is het mogelijk om samenwerken met de servicemedewerkers van Hermes en de NS te onderzoeken?

Dan enkele vragen aangaande de verordening:

- Artikel 11.1.i: Zoals eerder aangehaald, waarom hierin niet opnemen dat men moet beschikken over kennis van de Engelse taal? (hebben we bij OV-concessie ook ingebracht en komt ook tegemoet aan groot en toenemend aantal Engelstaligen dat hiervan gebruik maakt)
- Artikel 11.1.L: Rapportage frequentie? Waarom niet aan Lokale Koepel Organisatie?
- Artikel 11.2: klinkt heel betuttelend. Normen en waarden naar oordeel van college? Is niet toetsbaar en wij zien de meerwaarde niet.
- Artikel 12.B: Hier weer verplichtingen voor taxibranche, maar gemeente zelf wordt niet echt concreet in hoe en wanneer zij de openbare ruimten m.b.t. taxistandplaatsen beter inricht.
- Artikel 14: Wij willen de wethouder om de toezegging vragen om nadere regels altijd voor te leggen aan de raad.
- Artikel 15.1.a: ook de raad moet worden geïnformeerd.

Concluderend kunnen wij stellen dat de VVD positief staat tegenover het voorstel om tot een Toegelaten Taxi Organisatie-model te komen vanwege eigen verantwoordelijkheid voor de branche in combinatie met de verwachte kwaliteitsslag. Wel willen wij een aantal aanpassingen zien zoals in mijn betoog reeds bepleit.

Dan is er nog het memo van de wethouder over innovaties in de taxibranche. Ik heb hier nog wel wat vragen over:

- Kunnen wij over die analyse beschikken?
- Welke bezwaren en nadelen uit de kwaliteitskring zijn genoemd en waarom worden deze genoemd?

Conclusie is dat men niet deel kan nemen aan een pilot die leidt tot innovatie in taxibranche. Ik zou het willen omdraaien. Hoe kunnen we pilots die tot innovatie in de taxibranche leiden, stimuleren en faciliteren? Hoe borgen we dat hier mogelijkheden voor worden gecreëerd? Ons uitgangspunt: gemeente hóeft niet zelf mee te doen aan pilots!

Dat de HUIDIGE branche tegen Uber is, is logisch. Eindhovense chauffeurs zullen dit nooit toestaan, omdat het risico is dat Uber reizigers weghaalt. Vraag is dan ook niet alleen wat chauffeurs hiervan vinden, maar wat vindt de reiziger? Die is namelijk wél in behoorlijke mate positief over Uber, zo blijkt uit andere steden. Het zou hetzelfde zijn als je aan hoteliers vraagt wat ze van AirBnB in Eindhoven vinden. Een groot deel van hen zal AirBnB in de stad willen verbieden, omdat reizigers dan niet meer naar hun hotel komen.

Dus de wethouder had toch slimmer moeten zijn om dit alleen maar in de kwaliteitskring voor te leggen. Daarnaast moet ook de wethouder toch een beeld voor ogen hebben en van mening zijn dat innovaties in de taxibranche die leiden tot een beter product voor de stad, mogelijk gemaakt moeten worden.