

**Bijlagerapport**



*Consult*

**Monitoring deregulering  
taxivervoer:  
infrastructuur 2001**

KPMG Bureau voor Economische Argumentatie/NIPO Consult

Z1303 | augustus 2002

NIPO *Consult*  
Postbus 247  
1000 AE Amsterdam

Grote Bickersstraat 74

Telefoon (020) 522 59 05  
Fax (020) 522 53 33  
E-mail [consult@nipo.nl](mailto:consult@nipo.nl)  
Internet <http://www.nipo-consult.nl>

## **Bijlagerapport**

### **Monitoring deregulering taxivervoer: infrastructuur 2001**

KPMG Bureau voor Economische Argumentatie – NIPO *Consult*

Z1303 | augustus 2002

In opdracht van:  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Alle in dit document vermelde gegevens zijn strikt vertrouwelijk. Publicatie en inzage aan derden, geheel of gedeeltelijk, is zonder toestemming van NIPO *Consult* beslist niet toegestaan.

© NIPO *consult* Amsterdam | ncraped.dot

# Inhoud

	<b>Samenvatting</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Infrastructuur taxistandplaatsen</b>	<b>5</b>
2.1	Achtergrond	5
2.2	Steekproef gemeenten	5
2.3	Stand van zaken aanpassingen standplaatsen	6
2.3.1	Algemeen beeld	6
2.3.2	Aantal standplaatsen	6
2.4	Aanvullingen	9
2.5	Conclusies	10
	<b>Bijlagen</b>	
	Bijlage 1 Begrippenlijst	
	Bijlage 2 Vragenlijst	
	Bijlage 3 Gesprekspartners	
	Bijlage 4 Arcadis onderzoek	
	<i>Inhoud figuren en tabellen</i>	
1	<i>Jaarlijkse publicatie monitoronderzoek deregulering taxivervoer</i>	3
2	<i>De steekproef: de onderzochte gemeenten in 1999 en 2001</i>	6
3	<i>Overzicht van aanpassing van taxistandplaatsen</i>	8
4	<i>Inventarisatie voortgang aanpassing standplaatsen</i>	19

# Samenvatting

## Achtergrond

Deregulering maakt de aanpassing van standplaatsen noodzakelijk. Om het voor de consument mogelijk te maken dat hij of zij zelf een taxi kan kiezen, moet de standplaats zo worden ingericht dat de gekozen taxi ook direct uit de rij kan weggrijpen. Deze deelrapportage geeft een beeld van de stand van zaken ten aanzien van de ruimtelijke aanpassing van standplaatsen in 2001. Dit beeld is gebaseerd op een belronde onder 25 gemeenten, uitgevoerd door regionale directies van Rijkswaterstaat. Deze 25 komen voor een groot deel overeen met de eerder door Arcadis<sup>1</sup> onderzochte standplaatsen. Aanvullend is gesproken met gemeenteambtenaren en taxiondernemers in zes gemeenten.

## Algemeen beeld

Van de 35 standplaatsen in 25 gemeenten die Rijkswaterstaat dit jaar heeft bekeken waren er negen reeds aangepast in de zomer van 2001. Tevens zijn er vier die in de loop van het jaar gereed gekomen zijn. De verwachting is dat in 2002 ongeveer 10 andere standplaatsen gereed komen en daarmee voldoen aan de mogelijkheid voor taxi's om uit de rij weg te rijden. Voor 16 standplaatsen is bekend dat zij in een groter herinrichtingsplan meegenomen worden.

### *Problemen aanpassingsproces*

In operationele zin zijn tijdens het aanpassingsproces in de gemeenten geen opvallende problemen opgetreden. De meeste gemeenten kiezen voor een gootopstelling. Hierbij kan het FIFO-systeem blijven functioneren maar kan, als het moet, er uit de rij weggereden worden. In sommige van de onderzochte plaatsen is op de huidige standplaatsen sprake van 'langs parkeren', waarbij de taxi's in de ogen van de gemeente voldoende ruimte hebben om onafhankelijk van elkaar weggrijpen.

Gemeenten kunnen vanwege een beperkte capaciteit niet toezien op het correct uitvoeren van de nieuwe wetgeving. Het aantal klachten dat zij krijgen van consumenten over het niet kunnen instappen in de eerste taxi is zeer laag. Verder is de rol van de gemeente zeer beperkt waar het gaat om het controleren van de kwaliteit van het taxiaanbod.

Het probleem in het aanpassingsproces dat speelde door de tijdslimiet is verholpen. In 2000 heeft de Rijksoverheid de termijn verlengd om in aanmerking te komen voor de

---

<sup>1</sup> *Taxistandplaatsen: rijden of rijden?*, Arcadis, november 1999. In dit onderzoek heeft Arcadis de gemeenten via een enquête gevraagd, aan te geven in welke mate naar hun mening de standplaats in hun gemeente een aanpassingsprobleem hadden.

'De Boer-gelden'. Hierdoor is het aantal gemeenten dat gebruik maakt van de regeling toegenomen.

#### *Financiering*

Bij 20 van de 35 bekeken standplaatsen hebben gemeenten gebruik gemaakt van de 'De Boer-regeling'. Bij de 16 van de 35 projecten maakt de aanpassing van de standplaats deel uit van een grote herinrichting, vaak van een stationsgebied. De gemeenten waar de aanpassing meegenomen wordt in de toekomstige herinrichting van het stationsplein, maken weinig gebruik van de 'De Boer'-regeling.

# 1 Inleiding

## *Achtergrond*

Voor u ligt het infrastructuuronderzoek 2001. Dit onderzoek is één van de bronnen voor het monitoren van de ontwikkeling in het taxivervoer. Het onderzoek over het jaar 2001 is een update van het infrastructuuronderzoek uit 1999-2000. Het rapport over 1999-2000 is gebaseerd op onderzoek in 1999. We beschrijven in deze deelrapportage hoofdzakelijk de stand van zaken ten aanzien van de ruimtelijke aanpassing van standplaatsen. Dit rapport schetst de situatie in 2001.

## *Leeswijzer*

Het monitoronderzoek deregulering taxivervoer loopt van 1999 tot en met 2003. NIPO Consult en KPMG BEA maken in elk van deze vijf jaren een serie rapporten. De rapporten uit deze jaarlijkse series hebben betrekking op verschillende deelaspecten van de taximarkt. We onderscheiden de volgende rapportages:

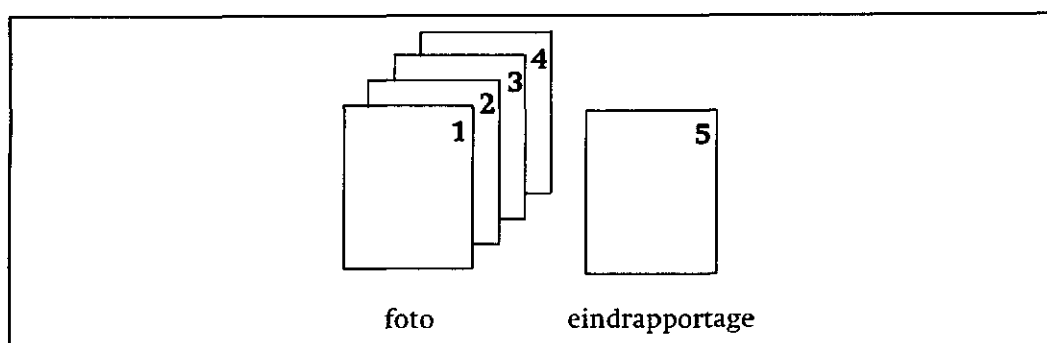
1. Consumentenonderzoek (de vraagzijde);
2. Bedrijvenonderzoek (de aanbodzijde);
3. Tarieven, vergunningverlening en handhaving (de rol van de overheid);
4. Infrastructuur (de standplaatsen);
5. Eindrapportage.

De eerste vier rapportages geven een statische beschrijving van de taximarkt. Zij vormen als het ware een 'neutrale' foto van de stand van zaken in een bepaald jaar. In de eindrapportage wordt op basis van een vergelijking van de opeenvolgende foto's een verklaring gegeven van de gesignaleerde ontwikkelingen. Figuur 1 bevat een schematische weergave van de publicatiereeks.

---

### *1 | Jaarlijkse publicatie monitoronderzoek deregulering taxivervoer*

---



---

Naast de bovengenoemde vijf rapportages verschijnt *tweejaarlijks* ook nog een Conjunctonderzoek. In dit rapport worden de voorkeuren van consumenten ten

aanzien van het taxiproduct beschreven. De rapportages verschijnen steeds in het jaar dat volgt op het jaar van beoordeling. De rapportages over 2001 zien dus in 2002 het licht. Het consumentenonderzoek komt steeds als eerste beschikbaar, de eindrapportage uiteraard als laatste.

## 2 Infrastructuur taxistandplaatsen

### 2.1 Achtergrond

Ongeveer 30 procent van het taxivervoer vindt plaats vanaf een taxistandplaats. Een belangrijke fysieke randvoorwaarde voor de uitvoering van de deregulering van het taxibeleid is dan ook de ruimtelijke inrichting van de standplaatsen. Ondernemers in de taxibranche gaan bij de standplaatsen van oudsher uit van het 'first-in-first-out-principe'. Dit heeft ertoe geleid dat een groot aantal standplaatsen zijn ingericht volgens een gesloten rij-opstelling. De taxi die voor aan staat, gaat als eerste met een klant weg. De consument heeft daardoor geen keuzevrijheid. Wil het echt mogelijk worden dat de consument kan kiezen voor de in zijn ogen beste prijs/kwaliteit verhouding, dan moeten de standplaatsen zo zijn ingericht dat elke gekozen taxi onbelemmerd kan wegrijden. Dit stelt dus eisen aan de infrastructuur en heeft als consequentie dat gemeenten als wegbeheerder hun standplaatsen waar nodig moeten aanpassen.

Om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen ten aanzien van deze ruimtelijke aanpassing hebben we gebruik gemaakt van de binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aanwezige documenten en inzichten ten aanzien van de standplaatsproblematiek. Daarnaast hebben we zes aanvullende gesprekken gevoerd met gemeenten. Tevens hebben we bij gesprekken met taxi-ondernemers gevraagd naar hun kijk op, en ervaring met taxistandplaatsen (zie bijlage 2 voor de vragenlijst).

### 2.2 Steekproef gemeenten

De rapportage van dit jaar vormt een vervolg op de rapportage over het jaar 2000. We kijken in dit onderzoek wederom naar de gemeenten die besproken zijn in een eerder standplaatsenonderzoek<sup>2</sup> van Arcadis. Het gaat hier om 25 gemeenten, waarvan 17 van 19 gemeenten uit het eerdere Arcadisonderzoek. Onder de 25 gemeenten hebben de betreffende regionale directies van Rijkswaterstaat een belronde gehouden in het najaar van 2001. Deze informatie zetten we centraal in deze rapportage. De informatie die komt uit het eerdere Arcadisonderzoek staat in bijlage 3.

---

<sup>2</sup> *Taxistandplaatsen: rijen of rijden?*, Arcadis, november 1999. In dit onderzoek heeft Arcadis de gemeenten via een enquête gevraagd, aan te geven in welke mate naar hun mening de standplaats in hun gemeente een aanpassingsprobleem hadden.



Vier grote steden: Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht  
Ingrijpende aanpassing nodig: Apeldoorn, Assen, Breda, Eindhoven, Ermelo, Leiden\* en Lelystad  
Eenvoudige aanpassing nodig: Delft, Goes, Groningen, Haarlem, Hengelo, Leeuwarden, Oss en Roermond  
Aanvulling 2001: Den Bosch, Den Helder, Driebergen/Zeist, Heerenveen, Maastricht, Stadskanaal, Schiedam en Venlo

\* Leiden gaf in het Arcadis-onderzoek aan dat hun standplaats(en) niet (meer) aangepast hoeven te worden. Gezien het feit dat deze gemeente als pilot dient/heeft gediend bij het aanpassen van de taxistandplaatsen lijkt het zinvol de ontwikkelingen in deze gemeente te volgen.

---

## 2.3 Stand van zaken aanpassingen standplaatsen

### 2.3.1 Algemeen beeld

De aanpassing van de standplaatsen stond in het voorjaar van 2000 nog in de startblokken. De aanpassing verkeerde veelal nog in de ruimtelijke planfase en moest de 'eerste schop nog in de grond'. Bij gemeenten waar de ruimtelijke aanpassing ingrijpend van aard is, wordt deze in veel gevallen ingepast in een herstructureringsplan van het totale (stations)plein. Halverwege 2001 zien we dat de eerste groep gemeenten hun aanpassingen gerealiseerd hebben. Bij de groep waar de standplaatsaanpassing deel uit maakt van een herstructurering zijn er logischerwijs minder veranderingen gerealiseerd.

### 2.3.2 Aantal standplaatsen

Op basis van de steekproef van Rijkswaterstaat (zomer 2001) en een aantal aanvullende gesprekken ontstaat het beeld dat er het afgelopen jaar geen taxistandplaatsen zijn bijgekomen bij de onderzochte steden. Het aantal bekeken plaatsen in de steekproef is in 2001 enigszins gewijzigd sinds de inventarisatie medio 1999. Zo zijn Leiden en Utrecht niet opgenomen in de inventarisatie van Rijkswaterstaat van 2001. Wel is een aantal plaatsen toegevoegd die eerder niet in steekproef opgenomen waren. In de jaren 2002 en 2003 bekijken we alle standplaatsen die in de lijst van 1999 of 2001 voorkomen.

#### *Vier grote steden*

Volgens de Arcadis-enquête kent *Amsterdam* 68 standplaatsen, waarvan 33 met een goetopstelling: 26 waarbij de aanpassing relatief eenvoudig is en zeven waar de aanpassing ingrijpender is. Voor acht locaties heeft gemeente Amsterdam plannen opgesteld om de aanpassing te concretiseren. Hiervoor wil gemeente Amsterdam gebruik maken van de 'De Boer'-regeling. In de zomer van 2001 waren er twee van de

acht locaties gereed. Gekozen is voor een gootopstelling waarbij elke taxiplaats zes meter lang is. Zo kunnen taxi's zelf uit de rij weggrijden. Tevens konden stadsdelen in Amsterdam in de loop van het jaar 2001 nog aanvragen indienen om ook in aanmerking te komen voor de "De Boer-regeling".

*Den Haag* heeft in totaal 49 standplaatsen, waarvan vier in de buurt van een OV-locatie. Bij het Valkenboschplein heeft men een visgraatopstelling gerealiseerd. Hierbij is gebruik gemaakt van de "De Boer-regeling". Bij het Centraal Station zijn er plannen voor een herinrichting, daarin zal ook de taxistandplaats meegenomen worden. Op dit moment kunnen de voorste zes taxi's uit de rij weggrijden. De taxistandplaats bij station Holland Spoor is geschikt voor het weggrijden uit de rij. Op het moment dat hier veel taxi's staan wordt dit echter bemoeilijkt.

In *Rotterdam* zijn in totaal 63 standplaatsen gesitueerd, vier in de nabijheid van een OV-locatie. Bij deze vier standplaatsen vormt de infrastructuur een probleem om het direct weggrijden van taxi's mogelijk te maken. Drie standplaatsen zijn voor 2001 aangepast door het 'langs parkeren' mogelijk te maken.

De standplaats bij het centraal station is aangepast door een brede strook te creëren. Deze brede strook blijkt in de praktijk echter geen ideale oplossing: fietsers rijden over de nu (verbrede) taxibaan waar voorheen ook een fietspad was, spiegels worden eraf gereden en taxi's staan nu kriskras geparkeerd, waardoor ze elkaar belemmeren bij het weggrijden. Het grote aanbod van taxi's vraagt om een andere oplossing. Hier wordt aandacht aan besteed bij het Sleutelproject HSL.

In *Utrecht* vormt de huidige opstelling van de standplaatsen volgens de Arcadis-enquête geen probleem. In totaal zijn er 15 standplaatsen, twee in de buurt van een OV-locatie. Aanpassing vanwege het moeilijk weggrijden van de taxi is niet nodig, omdat er reeds sprake is van 'langs parkeren'. Wel zullen drie standplaatsen in de binnenstad gewijzigd worden in het kader van het Utrecht Centrum Project.

Tabel 3 geeft een overzicht van de stand van zaken ten aanzien van de ruimtelijke aanpassing van standplaatsen.

### 3 | Overzicht van aanpassing van taxistandplaatsen

plaats	locatie	onderdeel herinrichting	"De Boer-regeling" gebruikt	realisatie
Amsterdam	Dam	-	-	gereed
Amsterdam	Amstelveenseweg	-	ja	in uitvoering
Amsterdam	Apollolaan	-	ja	gereed
Amsterdam	Surinameplein	-	ja	in uitvoering
Amsterdam	Leidseplein	-	ja	in uitvoering
Amsterdam	Rembrandtplein	-	ja	2002
Amsterdam	Frederiksplein	-	ja	2002
Amsterdam	Stationsplein CS	-	ja	2005
				tussenfase gereed
Apeldoorn	Stationsplein	ja	nee, MIT-project	(tijdelijke oplossing)
Assen	Stationsplein	ja	nee	2003
Breda	Stationsplein	-	ja	realisatie eind 2001
Breda	Gedempte haven	-	ja	realisatie eind 2001
Delfzijl	Stationsplein	ja	nee	2003
Den Bosch	Busstation	-	nee	gereed
Den Haag	Stationsplein CS	ja	ja	realisatie begin 2002
Den Haag	Valkenboschplein	nee	ja	gereed
Den Helder	NS station	ja	ja	gereed
Deventer	Stationsplein	ja	nee	in uitvoering
Driebergen/Zeist	Stationsplein	ja	ja	tussenfase gereed
Eindhoven	Stationsplein centrumzijde	-	nee	gereed
Ermelo	Stationsplein	-	ja	in uitvoering
Goes	Stationsplein	ja	ja	realisatie eind 2001
Groningen	Stationsplein	ja	ja	zomer 2002
Haarlem	Stationsplein	-	ja	in uitvoering
Heerenveen	Stationsplein	ja	nee	2002
				wijziging belijning
Hengelo	Stationsplein	ja	MIT-project	gereed
Lelystad	Stationsplein	ja	nee	2003 of later
Maastricht	Stationsplein	-	ja	realisatie begin 2002
Oss	Stationsplein	-	-	-
Roermond	NS station	-	ja	gereed
Rotterdam	Stationplein CS	ja	Sleutelproject/HSL	2003 of later
Rotterdam	Fransselaan	ja	nee	2003 of later
Schiedam	Stationsplein	ja	nee	realisatie eind 2002
Stadskanaal	Busstation	ja	nee	2003
Venlo	Stationsplein	-	ja	in uitvoering

## 2.4 Aanvullingen

In een zestal gemeenten hebben we aanvullende gesprekken gevoerd met gemeenteambtenaren en taxiondernemers. Uit deze gesprekken blijkt dat er nog steeds grote twijfel bestaat over het nut van het afschaffen van FIFO en het introduceren van visgraatopstellingen. Op de twee plaatsen waar de visgraatopstelling ingevoerd is (Breda en Den Haag) blijkt deze regelmatig alternatief gebruikt te worden. Dat wil zeggen dat taxiondernemers de schuine vakken gebruiken voor het geval ze uit de rij willen of moeten weggrijden. Dat kan nodig zijn wanneer een klant niet de eerste taxi heeft gekozen of de taxi een andere klant op moet halen. Het systeem van goetopstellingen blijkt beter te werken. De reden hiervoor is dat aansluiten in de rij de belangrijkste manier is om vooraan te komen in de rij. Dit kan bij de visgraat niet omdat de taxi's daar scheef opgesteld staan.

In de praktijk blijkt ongeveer driekwart van de consumenten de eerste taxi, terwijl er meerdere beschikbaar zijn, te nemen op een standplaats. De reden hiervoor is gewoonte maar kan ook liggen in het daartoe stimulerende gedrag van taxi-ondernemers. Ongeveer een kwart van de taxigebruikers stapte niet in de taxi van zijn of haar keuze<sup>3</sup>. Overigens wanneer de consument behoefte heeft aan een meerpersoonstaxi of vaste klant is bij een bedrijf (bijvoorbeeld bonnen heeft) kan men een andere dan de voorste taxi nemen. De taxichauffeur melden dit meestal bij elkaar en kunnen dan weggrijden.

De rol van de gemeente is zorgen voor veilige en goed functionerende taxistandplaatsen. Door de toename van het aanbod van taxi's op bepaalde delen van de dag kan het zeer druk zijn op de standplaatsen. Dit kan zowel de veiligheid van andere weggebruikers als de keuzevrijheid voor consumenten beperken. Gemeenten hechten geen hoge prioriteit toe aan het toezicht op standplaatsen. Ze kunnen gezien de beperkte capaciteit van politie niet gaan controleren op taxistandplaatsen of de taxi's zich houden aan de nieuwe regelgeving. Wanneer er ongeregelde heden zijn wordt er wel ingegrepen. In een aantal grote gemeenten zoeken taxi's naar alternatieve locaties (dicht bij het station) om hun klanten op te pikken. Ze willen niet lang wachten of ze krijgen hun klanten via de telefooncentrale of mobiele telefoon binnen en willen dan niet vast staan in een lange rij.

De rol van gemeenten in het taxibeleid is beperkt sinds de wijziging van de wet. Op het grotere aanbod hebben ze geen grip meer sinds de IVW de vergunningen verleent en er geen capaciteitsbeleid gevoerd wordt. Naast het vraagstuk van de drukte op de taxistandplaatsen is er het verzoek om medegebruik van tram- en busbanen. In de vier grote steden bestaat er verschillend beleid. In Amsterdam mochten taxi's tot nu toe bijna overal gebruik maken van tram- en busbanen. Maar door het groeiend medegebruik is men daar nu op zoek naar andere werkwijze. In de andere 3 grote steden is het medegebruik tot nu toe niet of zeer beperkt toegestaan. In Rotterdam en Den Haag zijn er verzoeken ingediend maar daar wordt weinig extra toegestaan aan

---

<sup>3</sup> Beide percentages zijn afkomstig uit de Consumentenmonitor en gebaseerd op de recentste rit van de ondervraagden.

de taxibranche. In Utrecht is men in het kader van HOV, binnenstad autovrije en UCP bezig met een herziening van de regels.

Toezicht op de kwaliteit van het taxiproduct valt niet meer onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. De geluiden over de afgenomen kwaliteit bereiken de gemeenten wel maar ze kunnen er weinig aan doen. Zaken als teveel betalen voor rit zijn kwalijk maar gemeenten lijken daar niets aan te kunnen doen. Het houden van controles is een taak van de IVW, in sommige steden in samenwerking met de politie. De praktijk leert echter dat zodra er controleurs gesignaleerd worden door taxichauffeurs, de meeste taxi's zich tijdelijk niet laten zien.

## 2.5 Conclusies

### *Algemeen beeld*

Van de 35 standplaatsen in 25 gemeenten die Rijkswaterstaat in 2001 heeft bekeken waren er negen reeds aangepast in de zomer van 2001. Tevens zijn er vier die in de loop van 2001 gereed gekomen zijn. De verwachting is dat in 2002 ongeveer 10 andere standplaatsen gereed komen en daarmee voldoen aan de mogelijkheid voor taxi's om uit de rij weg te rijden. Voor 16 standplaatsen is bekend dat zij in een groter herinrichtingsplan meegenomen worden, de herinrichting van 7 daarvan laat nog op zich wachten. Voor 5 andere standplaatsen is niet bekend of ze aangepast gaan worden of wanneer ze aangepast gaan worden.

In sommige van die plaatsen is op de huidige standplaatsen sprake van 'langs parkeren', waarbij de taxi's in de ogen van de gemeente voldoende ruimte hebben om onafhankelijk van elkaar weggrijden. Apeldoorn heeft gekozen voor een alternatieve opstelling. Deze voldoet volgens de gemeente. Op termijn wordt het stationsplein heringericht en hierbij wordt de standplaats ook meegenomen.

### *Problemen aanpassingsproces*

In operationele zin zijn tijdens het aanpassingsproces in de gemeenten geen opvallende problemen opgetreden. De meeste gemeenten kiezen voor een goetopstelling. Hierbij kan het FIFO-systeem blijven functioneren maar kan er, als het moet, uit de rij weggereden worden. Gemeenten kunnen vanwege een beperkte capaciteit niet toezien op het correct uitvoeren van de nieuwe wetgeving. Het aantal klachten dat zij krijgen van consumenten over het niet kunnen instappen in de eerste taxi is zeer laag. Verder is de rol van de gemeente zeer beperkt waar het gaat om het controleren van de kwaliteit van het taxiaanbod.

Het probleem in het aanpassingsproces dat speelde door de tijdslimiet is verholpen. In 2000 heeft de Rijksoverheid de termijn verlengd om in aanmerking te komen voor de 'De Boer-gelden'. Hierdoor is het aantal gemeenten dat gebruik maakt van de regeling toegenomen.

### *Financiering*

Bij 20 van de 35 bekeken standplaatsen hebben gemeenten gebruik gemaakt van de 'De Boer-regeling'. Bij de 16 van de 35 projecten maakt de aanpassing van de standplaats deel uit van een grote herinrichting, vaak van een stationsgebied. De gemeenten waar de aanpassing meegenomen wordt in de toekomstige herinrichting van het stationsplein, maken weinig gebruik van de 'De Boer'-regeling. De planvorming en uitvoering van deze herinrichting vergt een lange tijdsspanne, terwijl de 'De Boer'-regeling een korte looptijd heeft. Bij die groep van 16 wordt in 5 gevallen wel gebruik gemaakt van de 'De Boer-regeling'. Een andere reden om geen gebruik te maken van de regeling is dat de aanpassingskosten laag zijn en gefinancierd worden uit reguliere middelen.

## **Bijlagen**

## Bijlage 1 Begrippenlijst

Beladingsgraad (beladen/onbeladen)	Het deel van de totale voertuigkilometers dat een taxi met één of meer klanten rijdt.
Belwerk	Taxiwerk waar een telefonische aanvraag aan vooraf gaat. Hoewel het zowel om straat- als contractwerk kan gaan, wordt belwerk in de regel gebruikt als aanduiding binnen het straatwerk (ter onderscheiding van het opstapwerk).
Bezettingsgraad	Gemiddelde bezetting van een taxivoertuig tijdens de beladen kilometers. Dit duidt op het gemiddeld aantal personen dat per beladen kilometer in de taxi zit.
Centrale	Een organisatie die voor aangesloten taxibedrijven ritaanvragen opneemt en ritten uitgeeft.
Chauffeurspas	Een persoonsgebonden chauffeurspas die voor de passagier goed zichtbaar in de taxi moet zijn bevestigd.
Conjunct onderzoek	Onderzoeksmethodiek om preferenties van consumenten ten aanzien van diverse producteigenschappen vast te stellen.
Contractwerk	Taxivervoer dat gedurende een bepaalde periode meermalen wordt verricht tegen een schriftelijk overeengekomen tarief.
De Boer regeling	Subsidieregeling voor decentrale overheden, bedoeld voor infrastructurele aanpassingen onder de 25 miljoen gulden. Aanpassing van taxistandplaatsen komt hiervoor in aanmerking.
Deeltaxi	Taxivorm waarbij meerdere, onafhankelijk reizende en onafhankelijk betalende passagiers een taxi delen.
Eigen rijder	Taxionderneming met één vergunde taxi. Hierbij kan het theoretisch voorkomen dat meer dan één chauffeur op één taxi rijdt.
FIFO	First in, first out. Toerbeurtverdeling waarbij de taxi die het langst op een standplaats staat te wachten (first in), het eerst recht heeft op nieuwe klanten (first out).
Gebruiker	Consument die in de afgelopen 12 maanden minimaal één keer een taxi heeft gebruikt
Gootopstelling	Standplaatsopstelling waarbij taxi's achter elkaar staan te wachten en door de fysieke opstelling alleen de eerste auto de rij kan verlaten
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat; een uitvoeringsdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat die wat betreft het taxivervoer belast is met vergunningverlening (sector Marktordening) en handhaving (sector



KNV	Handhaving). (voorheen vielen deze taken onder RVI)
'Lust'vervoer	Koninklijk Nederlands Vervoer Typologie voor taxigebruik met voornamelijk sociaal-recreatief karakter.
'Must'vervoer	Tegenhanger van 'must'vervoer. Typologie voor taxigebruik met een in hoofdzaak medisch karakter, waarbij de gebruikers door lichamelijke en/of geestelijke omstandigheden zijn aangewezen op de taxi.
Nevenactiviteiten	Activiteiten die taxiondernemingen uitvoeren naast de taxi-activiteiten
Nielsen indeling	Een in onderzoek veel gebruikte indeling van Nederland in 5 (Nielsen-5) of 7 (Nielsen-7) regio's.
Niet-gebruiker	Consument die de afgelopen 12 maanden geen taxi heeft gebruikt
OVG	Onderzoek verplaatsingsgedrag. Dit is een grootschalig onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking, tweejaarlijks uitgevoerd en gepubliceerd door het CBS
Opstapwerk	Onderdeel van het straatwerk. Opstapwerk betreft taxiwerk vanaf standplaatsen waarbij mensen zonder aankondiging vooraf van een taxi gebruik maken (kan ook via handopsteken).
Penetratiegraad	Aantal mensen (in relatie tot de totale populatie) dat in een bepaalde periode de taxi minimaal één keer heeft gebruikt (in dit onderzoek is die periode 12 maanden).
RDW	Dienst Wegverkeer
Reizigerskilometer	Eenheid voor de vervoerprestatie die ontstaat wanneer een reiziger één kilometer aflegt.
Responstijd	De tijd die verstrijkt tussen het aanvragen van een taxi en het moment van voorrijden.
Rolstoelvervoer	Vervoer van passagiers in een rolstoel.
RVI	Zie IVW
Straatwerk	Al het taxiwerk dat niet volgens een contract wordt verricht. Het betreft zowel belwerk als opstapwerk.
Tariefstructuur	De wijze waarop de prijs van een taxirit in straatwerk is opgebouwd. Traditioneel bestaat de tariefstructuur uit drie elementen: de eerste aanslag, een kilometertarief en een wachttarief. Samen met de ritkarakteristieken vormen deze elementen de basis voor de prijsopbouw en de prijsopbouw.
Wagenuren	Het aantal uren dat een taxivoertuig wordt ingezet voor taxivervoer. Dit is inclusief de uren gemoeid met aanrijden, afrijden en wachten op de volgende rit.

## Bijlage 2 Vragenlijst

Deze vragenlijst heeft als basis gediend voor gesprekken met overheden en bedrijven.

Aanpassing standplaatsen gemeenten

Gemeente of bedrijf:

### Aantal standplaatsen

Medio 2000 heeft KPMG BEA in opdracht van het ministerie van V&W onderzoek verricht naar de aanpassing van taxistandplaatsen in Nederland. Dit onderzoek was een vervolg op een eerdere studie van Arcadis. In het kader van de jaarlijkse Taximonitor van V&W volgen we de ontwikkeling bij taxistandplaatsen. Uw gemeente kende volgens het onderzoek in 2000 X standplaats(en), waarvan X in de buurt van een OV-locatie (trein- of busstation, in grote steden is dit breed geïnterpreteerd conform de "De Boer regeling").

- 1. Zijn er sinds medio vorig jaar standplaatsen bij gekomen of opgeheven? Hoeveel? Gaat het daarbij om standplaatsen bij OV-locaties?*
- 2. Zijn er in uw stad concrete plannen om op korte termijn het aantal standplaatsen uit te breiden of in te krimpen?*

Standplaatsen die een zogenaamde gootopstelling kennen (auto's achter elkaar, waarbij alleen de eerste taxi kan weggrijpen) dienen te worden aangepast. Volgens het onderzoek uit 2000 kende X van de standplaatsen in uw gemeente een gootopstelling.

Taxistandplaatsen zijn van oudsher ingericht voor een rij achter elkaar staande auto's (fifo). De taxi die vooraan stond ging als eerste weg. Met de invoering van tariefvrijheid en keuzemogelijkheid voor de klant, is het wenselijk dat alle taxi's op eenvoudige wijze de standplaats kunnen verlaten. De standplaatsen dienen daarvoor te worden aangepast. Om in aanmerking te komen voor de 'De Boer'-gelden moest de aanpassing oorspronkelijk in de voortgangsrapportage van oktober 2000 zijn opgenomen. De uitvoering moest voor 1 januari 2001 gestart zijn (geldelijke verplichtingen). Inmiddels lijkt te gelden dat de planvorming afgerond moet zijn voor oktober 2001 en de uitvoering starten uiterlijk in het begin van 2002.

- 3. Zijn er sinds medio 2000 in uw gemeente standplaatsen aangepast? Hoeveel? Voldoen alle standplaatsen nu aan het genoemde uitgangspunt.*
- 4. Heeft u bij het aanpassingsproces problemen ondervonden? Welke?*
- 5. Zijn er in uw stad concrete plannen om op korte termijn aan te vangen met het aanpassen van (resterende) standplaatsen? Wanneer?*

### Financiering

- 6. Is er in de gemeentebegroting reeds een reservering gemaakt voor deze aanpassingen?*
- 7. Heeft u gebruikgemaakt van 'de Boer'-regeling?*
- 8. Mogen taxi's in uw gemeente gebruik maken van de bus-/trambaan?*
- 9. Levert dat problemen op, en zo ja waar of wanneer?*

**Rol gemeente**

- 10. Heeft u regelmatig overleg met de branche en wat zijn daarbij aandachtspunten?*
- 11. Wat is beleid van de gemeente t.a.v. capaciteit en verdeling van standplaatsen over de stad. Hoe probeert u concurrentie te stimuleren?*
- 12. Hoe gaat u om met het staande houden van taxi's langs de weg?*

**Bedrijven**

- 13. Hoe verloopt de samenwerking met de gemeente?*
- 14. In welke vorm is er overleg met de gemeente?*
- 15. Wat zijn de belangrijkste aandachtspunten in het contact met de gemeente?*

## **Bijlage 3 Gesprekspartners**

### **Gemeenten**

Dhr. v.d Heiden	Gemeente Utrecht
Dhr. Boelen	Gemeente Breda
Dhr. Nelis	Gemeente Apeldoorn
Dhr. Michon	Gemeente Den Haag
Dhr. Van der Meulen	Gemeente Rotterdam

### **Taxibedrijven**

Dhr. De Winter	RTC (R'dam)
Dhr. Ten kate	Ravero Taxi (R'dam)
Dhr. Krul	HTMC (Den Haag)
Dhr. Meinders	UTC (Utrecht)
Dhr. De Jong	Taxi de Jong (Breda)

## **Bijlage 4 Arcadis onderzoek**

Bijgaand staat de informatie over de onderzochte standplaatsen in 2000<sup>4</sup>.

#### 4 | Inventarisatie voortgang aanpassing standplaatsen

Gemeente	Aantal standpl. zonder problemen	Aantal standpl. met problemen (gootopst.)	Moeilijk	Een- voudig	Aan-passing: Gereed	Aan-passing: Planfase	Toelichting	De Boer Bekend	De Boer Gebruikt
Amsterdam (68)	34	34	7 (7)	27 (25)		X	Onderzoek uitgezet naar de 7 knelpuntlocaties	Ja	Ja
Apeldoorn (4)	3	1	1 (1)			X	Gootopstelling, op huidige plek geen alternatieven. Op termijn herinrichting stationsplein	Ja	Nee, loopt via MIT
Assen (2)	1	1	1 (1)			X	Aanpassing samen met ingrijpende herinrichting stationsplein. Besluitvorming totale plannen eind 2001	Ja	Nee, kan niet voor eind 2000 van start

<sup>4</sup> De selectie van het Arcadis-onderzoek bestaat uit de vier grote steden en een vijftiental overige gemeenten. Deze overige gemeenten zijn in de eerste plaats geselecteerd naar de mate waarin de standplaatsen aangepast moeten worden. We hebben alle gemeenten meegenomen die in het onderzoek van Arcadis hebben aangegeven dat de standplaatsen, die gelegen zijn nabij een OV-locatie, een relatief ingrijpend aanpassingsprobleem hebben. Dat zijn er zeven. Daarnaast hebben we acht gemeenten geselecteerd die aangeven dat hun standplaatsen een relatief beperkt aanpassingsprobleem hebben. Ook is rekening gehouden met de geografische spreiding van de gemeenten in de steekproef. In de periode mei/juni 2000 hebben wij middels een telefonisch interview met een verantwoordelijk ambtenaar voor elke gemeente in de steekproef een beeld verkregen van de fase waarin het aanpassingsproces zich bevindt.

Breda (2)	0	2	1 (1)	1 (1)		X	Aanpassing gaat samen met totale herinrichting stationsplein	Ja	Nee
Delft (1)	0	1		1(1)	Y		Volgens gemeente geen noodzaak tot aanpassing. Taxi's kunnen nu al onafhankelijk wegrijden. Mocht blijken dat deze situatie niet volstaat dan worden aanpas-singsplannen gemaakt. Hoewel hiervoor na de recente herinrichting stationsplein weinig ruimte voorhanden is.	Ja	Nee
Den Haag (49)	47	2	1 (1)	1 (1)		X	Begin 2001 uitvoering	Ja	Ja
Eindhoven (8)	6	2	2 (1)		X		Aangepast door creëren bufferruimte, aanpassing bleek aanleiding om wirwar van taxi's op stationsplein te reguleren	Ja	Nee, uit reguliere middelen
Ermelo (1)	0	1	1 (1)		In uitvoering		Gestoken parkeren, middenberm wordt uitrijbaan	Ja	Ja en deels lopend budget

Gemeente	Aantal standpl. zonder problemen	Aantal standpl. met problemen (gootopst.)	Moeilijk	Een- voudig	Aan-passing: Gereed	Aan- passing: Planfase	Toelichting	De Boer Bekend	De Boer Gebruikt
Goes (1)	0	1		1 (1)		X	Planfase, volgend jaar uitvoering	Ja	Nee, reguliere middelen, aan- passing is beperkt en valt onder bestaand werk
Groningen (12)	11	1		1 (1)		X	Standplaatsen liften mee met de herinrichting stationsplein	Ja	Gaat er gebruik van maken
Haarlem (1)	0	1		1 (1)	X		Gestoken parkeren, resulteert wel in minder plekken voor taxi's Najaar uitvoering	Ja	Ja
Hengelo (1)	0	1		1 (1)	X			Nee	Aparte post begroting
Leeuwarden (1)	0	1		1 (1)	Y		Volgens gemeente geen noodzaak tot aanpassing. Taxi's kunnen nu reeds onafhankelijk parkeren geen stoep aan weerszijden	Nee	-
Leiden (2)	2	0			x		Leiden is pilot geweest voor de aanpassing. Is samen met herinrichting stationsplein gebeurd. Geëxperimenteerd met verschillende opstellingen. Voorlopig gekozen voor	Ja	Nee, hele infrastructuur- verbetering Leiden is via andere



						combinatie 4 verzamelplekken en FIFO.		subsidie gefinancierd
Lelystad (3)	2	1	1 (1)		x	Aanpassing gaat samen met toekomstige grootschalige herinrichting stationsplein	Ja	Nee
Oss (3)	2	1	1(1)	Y		Taxi's gebruiken niet de standplaats, maar openbare weg. Volgens gemeente voldoet deze situatie.	Nee	-
Roermond (1)	0	1	1 (1)		X	Dit jaar uitvoering aanpassing	Ja	Ja
Rotterdam (63)	58	5	5 (5)	X		C.S. brede strook gecreëerd, rest 'langs parkeren'	Ja	Ja
Utrecht (15)	15	0		Y		Volgens gemeente geen noodzak tot aanpassing. Taxi's kunnen nu al onaf- hankelijk van elkaar weggrijden, bij herinrichting stationsplein worden standplaatsen wel verbeterd	Ja	Nee, momenteel geen intentie tot aanpassing
Y = Naar het oordeel van de gemeente voldoet de standplaats								

