

# Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. S. Westerman
Telefoon 5115139 E-mail: swesterman@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr.: 2009/80337
Bijlagen kopiëren
B & W-vergadering van 28 juli 2009

## Onderwerp

Taxibeleid busbanen Haarlem

## DOEL: Besluiten

*Het college is als dagelijks bestuur bevoegd om het taxibeleid m.b.t. busbanen vast te stellen.*

---

### B&W

1. Het college stelt het taxibeleid m.b.t busbanen in Haarlem vast.
2. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
3. Het college informeert de commissie Beheer over dit onderwerp.
4. De kosten van het aanpassen van de betreffende verkeerslichteninstallaties bedragen circa € 41.000,- en worden gedekt uit de stelpost verkeersvoorzieningen IPnr. 6751.

# COLLEGE BESLUIT

**Onderwerp:** Taxibeleid busbanen Haarlem

## **Inleiding**

Op dit moment is wel of niet toelaten van taxi's op de busbaan een punt dat in meerdere gemeenten actueel is. Gemeente Breda heeft onlangs een landelijke uitvraag gedaan naar de ervaringen met taxi's op de busbaan. Ook in Haarlem is hier (o.a. in de commissie beheer) aandacht voor gevraagd. Taxi's dragen bij aan het totaalpakket van OV-voorzieningen. Vanuit dit oogpunt is het wenselijk dat zij net als het overige OV kunnen profiteren van speciale verkeersvoorzieningen als dit verantwoord mogelijk is.

## **Besluitpunten college**

1. Het college stelt het taxibeleid m.b.t busbanen in Haarlem vast.
2. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
3. Het college informeert de commissie Beheer over dit onderwerp.
4. De kosten van het aanpassen van de betreffende verkeerslichteninstallaties bedragen circa € 41.000,- en worden gedekt uit de stelpost verkeersvoorzieningen IPnr. 6751.

## **Beoogd resultaat**

Het vaststellen van duidelijk beleid m.b.t. het wel of niet toelaten van taxi's op de busbanen van Haarlem.

## **Argumenten**

In principe kunnen taxi's na de aanleg van extra detectielussen en wijzigingen in de verkeersregelingen op iedere busbaan in Haarlem worden toegelaten. Hierbij geldt als voorwaarde dat taxi's alleen dezelfde richtingen als het busverkeer mogen gebruiken. Bij een aantal busbanen zijn er ook vanuit overige aspecten geen bezwaren tegen het gebruik door taxi's. In het belang van de taxi's worden de belangrijkste busbanen voor hen toegankelijk gemaakt om het station en het winkelcentrum te kunnen bereiken: Kenaupark, Houtplein, Nassaulaan, GOG (incl. Verwulft), Van Eedenstraat en de Parklaan. Voor de volledigheid dient te worden aangegeven dat recentelijk is besloten de Nassaulaan voor alle verkeer open te stellen.

## **Kanttekeningen**

Op een aantal locaties kunnen taxi's vanwege nadelige effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid niet op de busbaan worden toegelaten dit betreft: Schipholweg, Schalkwijkerstraat (incl. Turfmarkt en aansluiting met Schipholweg), Amsterdamsevaart, Rijksstraatweg en Delftplein. Op het kerntraject van de zuidtangent in Schalkwijk kunnen taxi's vanwege HOV-afspraken geen gebruik van de busbaan maken. De kosten van de aanpassingen aan de betreffende verkeerslichteninstallaties bedragen circa € 41.000,-. De verkeersadviseur van de politie heeft nadrukkelijke bedenkingen bij dit besluit, vanwege de verkeersveiligheidsaspecten. Dit heeft geen gevolgen voor de handhaving, maar bij

hierop volgende verkeersbesluiten zullen deze kanttekeningen duidelijk vermeld worden.

**Uitvoering**

Op de locaties waar taxi's worden toegelaten op de busbaan wordt dit met bebording aangegeven (op basis van nog te nemen verkeersbesluiten) en (indien aanwezig) de VRI aangepast.

**Bijlagen**

“Beleid Taxi's op busbanen Haarlem”.

Het college van burgemeester en wethouders

## Beleid Taxi's op busbanen Haarlem

Op dit moment is wel of niet toelaten van taxi's op de busbaan een punt dat in meerdere gemeenten actueel is. Gemeente Breda heeft onlangs een landelijke uitvraag gedaan naar de ervaringen met taxi's op de busbaan. Ook in Haarlem is hier (o.a. in de commissie beheer) aandacht voor gevraagd. Het is hierom van belang dat Haarlem als wegbeheerder haar standpunt hierover bepaalt. In Haarlem zijn er op circa tien locaties/trajecten busbanen aanwezig (o.a. Schipholweg, Europaweg, Delftplein, Gedempte Oude Gracht). Taxi's mogen tot nu toe alleen gebruik maken van busbanen zonder regelinstantie. Dit zijn de busbaan langs het Kenaupark en het Houtplein. De reden hiervoor is dat taxi's zich niet kunnen innemen bij een kruispunt zoals een lijnbus (mbv KAR) dit doet, zodat de regelinstantie hen niet detecteert. Taxi's kunnen dan uiteraard niet op een verkeersveilige manier over het kruispunt worden geleid.

Bij toelating van taxi's op de busbaan spelen de volgende overwegingen:

- Wensen van de taxibranche
- Stimuleren OV
- Verkeersveiligheid
- Doorstroming regulier verkeer / technische aspecten
- Handhaving
- Landelijke ontwikkelingen

In de bijlage worden deze punten nader toegelicht. Naar aanleiding hiervan is een inventarisatie gemaakt van de gevolgen van het toelaten van taxi's op de busbanen in Haarlem, deze is ook als bijlage opgenomen. Op basis van deze inventarisatie wordt het onderstaande advies gegeven. Alle toekomstige verzoeken om taxi's een ontheffing voor een busbaan te verlenen zullen afzonderlijk op de in de bijlage genoemde punten beoordeeld worden.

Taxi's dragen bij aan het totaalpakket van OV-voorzieningen. Vanuit dit oogpunt is het wenselijk dat zij net als het overige OV kunnen profiteren van speciale verkeersvoorzieningen als dit verantwoord mogelijk is. In principe kunnen taxi's na de aanleg van extra detectielussen en wijzigingen in de verkeersregelingen op iedere busbaan in Haarlem worden toegelaten. Hierbij geldt als voorwaarde dat taxi's alleen dezelfde richtingen als het busverkeer mogen gebruiken. Bij een aantal busbanen zijn er ook vanuit andere overwegingen geen bezwaren tegen het gebruik door taxi's. In het belang van de taxi's worden de belangrijkste busbanen voor hen toegankelijk gemaakt om het station en het winkelcentrum te kunnen bereiken: Kenaupark, Houtplein, Nassaulaan, GOG (incl. Verwulft), Van Eedenstraat en de Parklaan. Vanuit overleg met andere gemeenten wordt wel de onomkeerbaarheid van deze stap als belangrijk aandachtspunt aangegeven. Tevens dient vermeld te worden dat de totale aanpassingskosten circa €41.000,- bedragen (zie bijlage met kosten en planning). Voor de volledigheid dient te worden aangegeven dat recentelijk is besloten de Nassaulaan voor alle verkeer open te stellen.

Op de overige locaties zijn er te veel nadelige gevolgen voor de doorstroming en/of verkeersveiligheid. Busbanen zijn vaak bij drukke kruispunten aangelegd, waar

iedere extra groenaanvraag bij de VRI een ongewenste extra belasting van de verkeersafwikkeling betekent. Hieronder wordt beschreven voor welke locaties het toelaten van taxi's op de busbaan door deze beperkingen niet mogelijk of niet verantwoord is:

- *Kerntraject zuidtangent Schalkwijk*  
Op het kerntraject van de zuidtangent in Schalkwijk gelden HOV afspraken. Hierdoor kunnen taxi's hier niet op de busbaan worden toegelaten, ongeacht de doorstromings- en verkeersveiligheidsaspecten.
- *Schipholweg*  
De kruispunten op de Schipholweg hebben door hun grootte nu reeds relatief lange ontruimingstijden nodig. De ontruimingstijd is de minimale veiligheidsmarge die tussen het afwikkelen van de verschillende richtingen aanwezig moet zijn. Dit betekent dat de vertraging die extra groenaanvragen vanaf de busbaan veroorzaken groter is. Qua verkeersveiligheid is de aantrekkelijkheid van het maken van illegale manoeuvres vanaf de busbaan hier zeker aan de orde. Het voor het volgende kruispunt verlaten van de busbaan om in de wachtrij van het reguliere verkeer aan te sluiten, betekent namelijk tijdverlies voor de taxichauffeur. Het is hierdoor verleidelijk om op de busbaan te blijven rijden en bij het kruispunt (vanaf de busbaan) illegaal af te slaan. Hiermee wordt de wachtrij van het reguliere verkeer vermeden.
- *Schalkwijkerstraat (incl. Turfmarkt en aansluiting met Schipholweg)*  
De doorstromingsproblemen op de Schalkwijkerstraat vormen nu reeds een knelpunt in de verbinding tussen Schalkwijk en het centrum. Door de lange ontruimingstijden op de diverse kruispunten hebben groenaanvragen vanaf de busbanen extra vertraging als gevolg. Bovendien is de verleiding om tijdwinst te behalen met illegale inhaal- / afslagmanoeuvres hier zeker aanwezig.
- *Amsterdamsevaart*  
Vanaf de busbaan bij het kruispunt Amsterdamsevaart – Prins Bernhardlaan kruist de bus alle overige richtingen. Extra groenaanvragen van taxi's hebben hierdoor veel invloed op de verkeersafwikkeling (mede door de lange ontruimingstijden op dit grote kruispunt).
- *Rijksstraatweg*  
De kruispunten van de Rijksstraatweg met de Jan Gijzenkade en de Planetenlaan vormen nu reeds een knelpunt op de centrale route door Haarlem-Noord. Door de relatief grote afstand die de bus hier over beide kruispunten moet overbruggen is de vertraging voor het overige verkeer hier groter. Dit geldt ook voor de extra groenaanvragen van taxi's op de busbaan. Bovendien is hier de kans op illegale manoeuvres vanaf de busbaan groter. Er kan gemakkelijk tijdwinst worden behaald

door vanaf de busbaan illegaal af te slaan en hiermee de wachtrij van het reguliere verkeer te passeren.

- *Delftplein*  
Op het Delftplein maken bussen vanaf de busbaan in bijna iedere mogelijke richting gebruik van het kruispunt, waardoor veel richtingen schijnbaar onnodig rood licht moeten krijgen om de taxi vanaf de busbaan groen licht te kunnen geven. Dit zorgt voor flinke vertragingen. Bovendien wordt de kans op roodlichtnegatie van het reguliere verkeer hierdoor groter, hetgeen de verkeersveiligheid uiteraard niet ten goede komt.

## **BIJLAGE: Toelichting aspecten taxi's op de busbaan**

### *Wensen van de taxibranche*

- Onlangs is de gemeente verzocht om te kijken naar de busbaan in de Nassaulaan, omdat dit voor taxi's de voorheen korte route naar het station weer mogelijk zou maken.

### *Stimuleren OV*

- Taxi's dragen bij aan het totaalpakket van OV-voorzieningen. Vanuit dit oogpunt is het wenselijk dat zij net als het overige OV kunnen profiteren van speciale verkeersvoorzieningen als dit verantwoord mogelijk is.

### *Verkeersveiligheid*

- De busbanen in Haarlem zijn op veel plaatsen bij drukke kruispunten aangebracht, waar het voorkomen van ongevallen met overstekende voetgangers en fietsers nu al extra aandacht verdient. Veel van deze kruispunten maken bovendien deel uit van een schoolroute. Het toestaan van taxi's op de busbaan zou hier vanuit verkeersveiligheidsoogpunt een stap in de verkeerde richting zijn. Ervaringen in Amsterdam en Utrecht geven hetzelfde beeld.
- Weggebruikers verwachten geen andere voertuigen op de busbaan. In de meeste situaties ligt er naast een busbaan ook minimaal één rijstrook voor regulier verkeer. Bij het oversteken wordt de aandacht vooral op het reguliere verkeer gevestigd, omdat het niet zo vaak voorkomt dat men moet wachten voor een naderende bus. Bovendien is een bus opvallend door zijn grootte en typerende geluid. Een taxi daarentegen valt niet meer op dan het reguliere verkeer. Samen met het feit dat overstekende voetgangers en fietsers geen ander verkeer dan bussen verwachten op de busbaan maakt dit de kans op een ongeval met een taxi en overstekend verkeer groter.
- Taxi's kunnen vanaf de busbaan (legaal of illegaal) in alle richtingen over het kruispunt rijden, terwijl het busverkeer maar op één (hooguit enkele) richtingen gebruik maakt van de busbaan. Dit maakt de kans dat overige weggebruikers verrast worden door een taxi groter.
- Bij halterende bussen kunnen inhaalmanoeuvres van taxi's tot verkeersonveilige situaties leiden.

### *Doorstroming regulier verkeer / technische aspecten*

- Uit onderzoeken in Utrecht en Amsterdam blijkt dat de effecten van taxi's op de busbaan voor de doorstroming van het reguliere verkeer zeer gering zijn. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn dat taxi's beperkt zijn tot de richting(en) waarvoor de busbaan aangelegd is (met "negenoo") en dat er in iedere busbaan een reguliere detectielus aanwezig is. Door de detectielus kunnen taxi's zich inmelden op het kruispunt, net zoals dit op de overige richtingen het geval is. In Haarlem zijn er geen reguliere detectielussen

aanwezig in de busbaan. Het is niet mogelijk om taxi's met dezelfde VRI – beïnvloedingsapparatuur uit te rusten als het busverkeer.

#### *Handhaving*

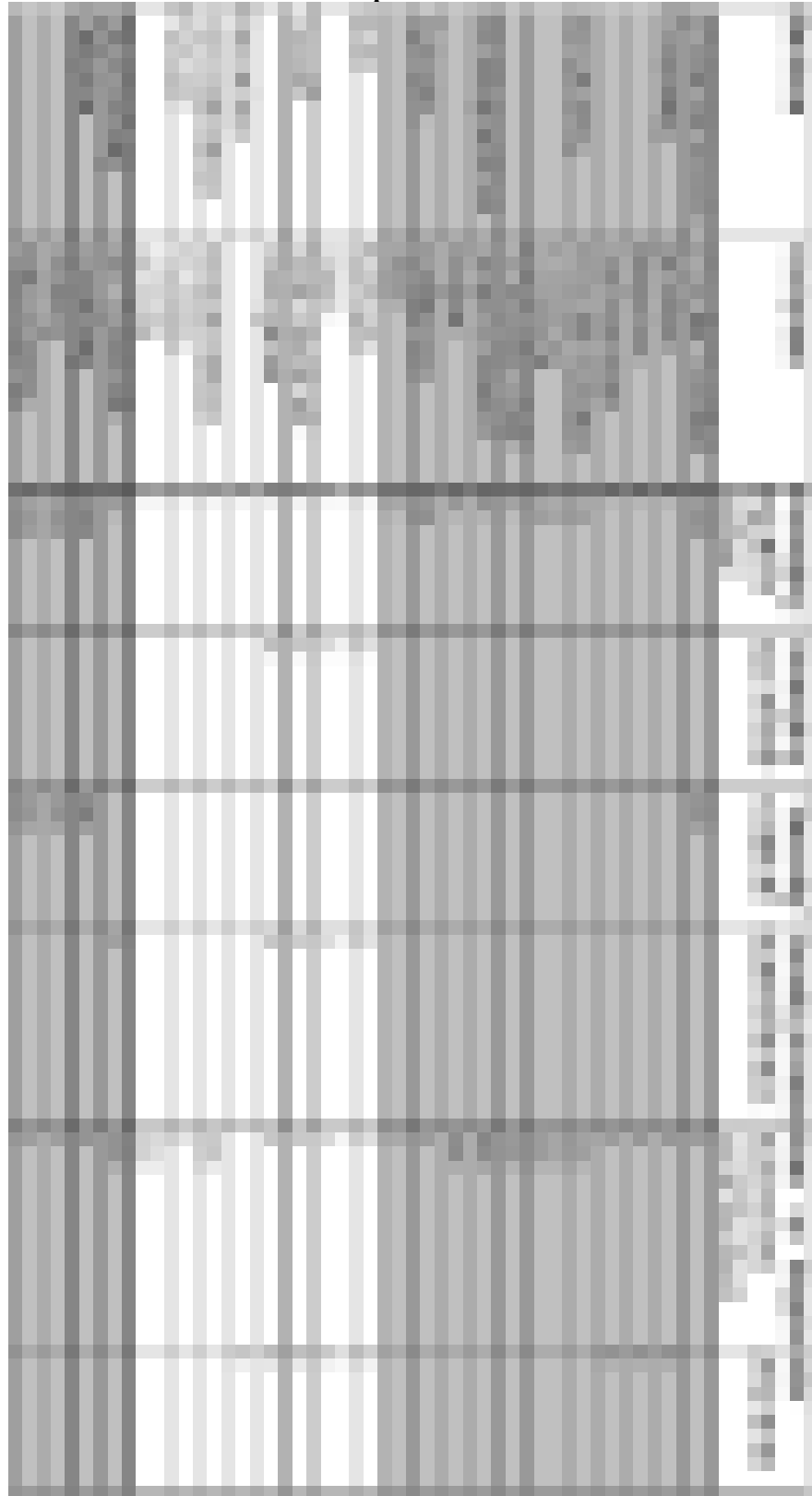
- In de grote steden worden taxi's door de IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) gecontroleerd, mede op basis van een daartoe afgesloten convenant. Hierdoor is de kans op het (tijdelijk) verliezen van de ontheffing voor de busbanen en/of andere sancties veel groter dan wanneer de handhaving alleen door de politie zou worden verricht. In Haarlem is deze extra handhaving niet aanwezig. Dit is (in relatie met de verkeersveiligheid) de belangrijkste reden dat de politie in Haarlem negatief adviseert. Verder geven zij aan dat er geen centraal aanspreekpunt van de taxibranche in Haarlem is en dat de zuidtangentbaan een extra aandachtspunt betreft. Zij pleiten ervoor om taxi's niet toe te laten op de busbanen met regelinstallatie, maar wel de verdeling van de standplaatsen nader te bekijken. Het is misschien mogelijk om de taxi's op deze manier beter te faciliteren.

#### *Landelijke ontwikkelingen*

- Op gezamenlijk initiatief van Verkeer & Waterstaat en KNV Taxi zijn oplossingsrichtingen geformuleerd voor een beter werkende (straat)taximarkt. Deze zijn weergegeven in het rapport 'Toekomst voor de taxi', dat eind juni 2008 is gepresenteerd aan de staatssecretaris. In haar beleidsbrief aan de Tweede Kamer heeft de Staatssecretaris aangegeven dat een centralistische benadering door de rijksoverheid niet past bij het gedifferentieerde beeld van de taximarkt. Daarom worden in het straattaxivervoer, waar mogelijk, bevoegdheden en verantwoordelijkheden overgedragen aan decentrale overheden. Hierdoor krijgen gemeenten de mogelijkheid om maatwerk te leveren en in te spelen op lokale problemen. Zo komen er mogelijkheden voor het verlenen van concessies op standplaatsen via aanbestedingen. Daarmee wordt het voor gemeenten mogelijk om bijvoorbeeld aanvullende eisen te stellen aan degenen die vanuit standplaatsen werken. Daarnaast krijgen gemeenten eventueel de mogelijkheid om groepsvorming in te voeren.



**BIJLAGE: Inventarisatie taxi's op de busbaan**



**Bijlage: Kosten en planning VRI aanpassingen i.v.m. taxi's op busbaan**

<b>Locatie busbaan</b>	<b>VRI nr.</b>	<b>Kosten</b>	<b>Planning</b>
Kenaupark	n.v.t.	€500,-	Geen combi met andere werkzaamheden
Houtplein	n.v.t.	€500,-	Geen combi met andere werkzaamheden
GOG-Turfmarkt	6161	€10.000,-	Geen combi met andere werkzaamheden
Van Eedenstraat - Tempelierstraat	5173	€10.000,-	Geen combi met andere werkzaamheden
GOG-Verwulft	7161	€5.000,-	I.v.m. fietsaanpassingen mogelijk 4 <sup>e</sup> kwartaal 2009
Nassaulaan	6151	€5.000,-	I.v.m. afsluiting Raaks 4 <sup>e</sup> kwartaal 2009
Parklaan-Kruisweg	6141	€5.000,-	I.v.m. vervanging VRI medio 2010
Parklaan-Jansweg	7141	€5.000,-	I.v.m. vervanging VRI medio 2010
	Totaal	€41.000,-	