

2001

titel:	Taxiwet is gouden kans
medium:	Het Parool
datum:	29-12-2001
auteur:	D.H. Frieling

Taxiwet is gouden kans

De nieuwe taxiwet biedt Amsterdam de gelegenheid om het openbaar vervoer in de Amsterdamse agglomeratie radicaal te verbeteren. Dat gaat gebeuren zodra Amsterdam taxi's gaat beschouwen als een vorm van fijnmazig openbaar vervoer op maat.

De nieuwe taxiwet is ingevoerd om via marktwerking het gebruik van taxi's te populariseren. Van dure auto met chauffeur, bestemd voor een elite die zich de huidige exorbitante prijzen kan veroorloven, moet de taxi een praktische, want snelle en goedkope vorm van openbaar wegvervoer worden.

Met iets meer positieve belangstelling voor de nieuwe taxiwet zou Amsterdam deze wet hebben aangegrepen als een gouden kans om het openbaar vervoer in de stad in één klap radicaal te verbeteren. Nu de taxiwet politiek-bestuurlijk niet als een kans maar als probleem wordt gedefinieerd, wordt de oplossing ook gezocht in traditionele bestuurlijke middelen zoals meer regels en meer controle op regels. Het uitgesproken doel van die regels is de explosie van taxi's in Amsterdam in te dammen. Het onuitgesproken doel is om de situatie van vóór de wet zoveel mogelijk te herstellen. Hoe kan deze onvruchtbare houding van Amsterdam worden doorbroken?

Het vergt zowel een andere mentale instelling van het gemeentebestuur als een nuchtere analyse van de actuele situatie en een daarop gebaseerde praktische aanpak. Wordt de taxiwet als een kans gezien dan is het programmakkoord dat de collegepartijen na de verkiezingen met elkaar aangaan het aangewezen moment om een uitspraak te doen. Dat vergt in de komende twee maanden een paar daarop toegesneden verkenningen, zowel door de eigen diensten als door een paar externe bureaus.

Een praktische aanpak begint met de nuchtere constatering dat taxi's een vraaggestuurde dus klantgerichte vorm van openbaar wegvervoer zijn. Dat betekent dat differentiatie in kwaliteit en prijs van dit vervoer als grondslag en leidraad moet dienen voor alle regelgeving terzake. Er dienen zich al direct twee manieren aan om kwaliteit en prijs te differentiëren. De eerste is om een onderscheid te maken tussen vrije routes (duur) en vaste routes (goedkoop). De tweede is om onderscheid te maken tussen privé-vervoer, oftewel een prijs per kilometer per taxi (duur) en openbaar vervoer, oftewel een prijs per kilometer per reiziger (goedkoop).

Bevorder dus voor de korte termijn het ontstaan van verschillende soorten van taxidiensten. Voor de lange termijn: geef deze taxidiensten hun plaats in het geheel van vervoersdiensten in Amsterdam.

Prof. Ir. Frieling is hoogleraar stedenbouwkunde aan de Technische Universiteit Delft