



Opschrift

Vergadering van 10 september 2025

Nummer: 2025_MV_00620

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sarah Van Acker: Verdubbeling straattaxi's in autovrije gebieden

Raadslid(-leden):

Sarah Van Acker - Groen

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Na een beslissing van de Vlaamse Regering zijn er sinds eind 2020, naast de standplaatstaxi's, ook straattaxi's actief in Gent. Net zoals de standplaatstaxi's mogen de straattaxi's binnenrijden in het autovrije gebied in het centrum. De stad heeft overleg met vergunde groep standplaatstaxi's, taxi's met een vaste standplaats. Met hen worden regels afgesproken, zoals bv emissie-vrije wagens. Over de straattaxi's heeft de stad minder te zeggen.

Uit mijn schriftelijke vraag (2025_SV_00517) blijkt dat het aantal taxi-ritten in de autovrije zone, geregistreerd via ANPR-camera's, tussen 2020 en 2024 meer dan verdubbeld is: van 274.624 ritten in 2020 naar 614.388 in 2024. Deze sterke stijging lijkt vooral toe te schrijven aan het toenemende gebruik van straattaxi's, aangezien het aantal vergunningen voor standplaatstaxi's in dezelfde periode gelijk is gebleven. Bovendien toont een vergelijking tussen een maand in 2024 en dezelfde maand in 2025 aan dat straattaxi's een steeds groter aandeel innemen in het totaal aantal taxi-ritten.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (t.e.m. mei)
Totaal aantal taxi-ritten	274.624	197.050	330.829	452.939	614.388	280.991

Deze sterke groei brengt uitdagingen met zich mee. Enerzijds is er de bekende frustratie bij taxi's met een vergunning voor een standplaats. Zij ervaren regelmatig oneerlijke concurrentie door ronselende straattaxi's in de nabije omgeving, ondanks het verbod binnen een straal van 200 meter. Deze erkende chauffeurs voelen zich onvoldoende beschermd. (Bron: Erkende taxi's in Gent trekken aan alarmbel: "Concurrentie van... | AVS)

Anderzijds zorgen de vele extra taxiriten, nochtans een waardevolle schakel in ons mobiliteitsecosysteem, in het autovrije gebied voor uitdagingen op het vlak van verkeersveiligheid. De zachte weggebruiker, en in het bijzonder de voetganger, moet in

alle rust en veiligheid kunnen genieten van de voetgangerszone. Ook fietsers en het openbaar vervoer moeten vlot kunnen doorrijden via de voor hen voorziene assen. Toegang tot het autovrijgebied dient een uitzondering te zijn, geen regel.

Vraag:

- Hoe kijkt de schepen naar de verdubbeling naar het aantal taxi-ritten in het autovrij gebied? Erkent de schepen de uitdagingen die dit met zich meebrengt op vlak van verkeersveiligheid?
- Regelgeving van de Vlaamse overheid maakt het stad Gent bijzonder moeilijk.
 - Is een signaal vanuit stad Gent mogelijk over de moeilijkheden die het Vlaamse taxi-decreet met zich meebrengt?
- Zijn er andere manieren mogelijk om het autovrije gebied te beschermen van het toenemend aantal taxi-ritten? Zo haalt de Gentse Taxi Alliantie (GTA) zelf Brugge aan. De West-Vlaamse stad slaagt er in enkel officiële stadstaxi's toe te laten tot het autovrije gebied. Kan een gesprek met de stad Brugge worden opgestart om lessen te trekken uit hun model? Waarom wel/niet?

Antwoord

Herbekijk het antwoord hier
