

Vergaderjaar 2010–2011

**31 521**

**Taxibeleid**

**Nr. 60**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 mei 2011

Graag informeer ik uw Kamer over de invoering van het dubbeltariefstelsel voor de straattaxi, mijn keuze voor de combinatie van een tijdtarief en een kilometertarief (maximumtarieven) en over de jaarlijkse indexering.

*Invoering dubbeltariefstelsel*

In het AO straattaxi van 25 maart 2010 (kamerstuk 31 521, nr. 49) heeft mijn ambtsvoorganger aangegeven dat hij voor de straattaxi het dubbeltariefstelsel voor de straattaxi wil invoeren, met als beoogde startdatum 1 januari 2011. Met het dubbeltariefstelsel kwam hij tegemoet aan de wens van KNV Taxi.

Het overleg met KNV Taxi en Rover over de invulling van het dubbeltariefstelsel en het in verschillende tranches berekenen van varianten daarvoor, heeft meer tijd gevegd dan voorzien. Doel was namelijk een dubbeltariefstelsel met (maximum)tarieven waar alle partijen zich in konden vinden. Daarnaast moest nog een procedure van mijn collega van EL&I worden afgerond om een Ministeriële Regeling te wijzigen en in Brussel te laten notificeren. Door deze wijziging kunnen alle typen taximeters, die nu bij de taxibranche in gebruik zijn, geschikt gemaakt worden voor gebruik van het dubbeltariefstelsel. Om deze redenen is de invoering van het dubbeltariefstelsel vertraagd. Mijn inzet is nu gericht op invoering per 1 oktober 2011.

*Maximumtarieven*

In het dubbeltariefstelsel bepalen zowel de tijdsduur van een taxirit als de afgelegde afstand de ritprijs. In het huidige stelsel is alleen de afgelegde afstand relevant. Invoering van het dubbeltariefstelsel betekent het vaststellen van een maximum tijdtarief en een maximum kilometertarief.

De uitgangspunten voor het vaststellen van de maximumtarieven waren dat de gemiddelde taxirit voor de klant niet duurder mag worden en dat de gemiddelde omzet van de taxiondernemers niet daalt. Uit onderzoek blijkt dat vele combinaties van een tijd- en afstandtarief mogelijk zijn, en dat deze tot sterk uiteenlopende ritprijzen leiden. Van invloed zijn vooral het tijdstip van de dag en de locatie waar een taxirit wordt uitgevoerd.

Na gedegen vergelijking van een aantal mogelijke combinaties en de inbreng van de consumentenorganisaties en KNV taxi gezien te hebben, kies ik voor de volgende combinatie van een tijd- en afstandtarief: een tijdtarief van € 0,30 per minuut, een kilometertarief van € 1,83 en een opstaptarief van € 2,50.

Duurt een taxirit over een bepaalde afstand langer dan gemiddeld, bijvoorbeeld door congestie, dan leidt dat tot een hogere ritprijs. De tijd die de taxi stilstaat kan de ondernemer deels in rekening brengen aan de klant. Duurt een taxirit over een bepaalde afstand korter dan gemiddeld, bijvoorbeeld door gunstige verkeersomstandigheden, dan zal de ritprijs lager uitvallen en is het voordeel voor de klant.

Ik heb gekozen voor een variant die zoveel mogelijk aan de belangen van de consumenten en aan de belangen van de branche tegemoet komt. ROVER heeft een voorkeur voor een laag tijdtarief (€ 0,15 per minuut). KNV Taxi heeft een voorkeur voor een hoog tijdtarief van € 0,40 per minuut.

Met deze keuze mee voldoe ik ook aan de wens van de heer Aptroot (motie d.d. 13 april 2011, 32 424, nr 10) dat via de tijdvergoeding altijd het kostenniveau van het minimumloon voor de gereden tijd is verzekerd.

Invoeren van het dubbeltariefsysteem betekent dat alle taxiondernemers de taxameter geschikt moeten laten maken voor dit systeem. Verder moet elke taxi worden voorzien van een printer, omdat de chauffeur uit het oogpunt van transparantie na afloop van elke taxirit een geprinte bon moet uitreiken aan de klant. Met leveranciers van apparatuur en de taxibranche ben ik in overleg over de benodigde voorbereidingstijd, het moment van invoering van het dubbeltariefsysteem en een overgangstermijn. Mijn inzet is gericht op invoering per 1 oktober 2011, met een overgangstermijn van 4 maanden voor de aanpassing van de taximeters en printers.

#### *Jaarlijkse indexering*

Tenslotte informeer ik u over de jaarlijkse indexering van de maximumtaxitarieven. In het genoemde AO straattaxi van 25 maart 2010 heeft Minister Eurlings gekozen voor het jaarlijks indexeren van de maximumtarieven op basis van de Samengestelde OV-index. Op 1 juli 2010 en 1 februari 2011 zijn de maximumtarieven op basis van deze index met respectievelijk 4,3 en 0,5% verhoogd.

De Samengestelde OV-index is niet beïnvloedbaar door ondernemers en consumenten en de taxitarieven volgen daarmee de ontwikkeling van de OV-tarieven. Echter, vertegenwoordigers van werkgevers- en werknemersorganisaties hebben reeds in 2009 een CAO voor de taxibranche gesloten waarin voor de looptijd van de CAO (tot eind 2013) jaarlijkse salarisverhogingen zijn vastgelegd. Daardoor wordt de in de jaren voorafgaand aan de CAO opgelopen achterstand in de loonontwikkeling in de taxibranche ingelopen.

Ik acht het van belang dat de kwaliteit van de straattaxi wordt verbeterd en dat tegenover betere prestaties een redelijke vergoeding staat. Nu ook

de Eerste Kamer op 24 mei 2011 de taxiwet heeft goedgekeurd krijgen gemeenten binnenkort bevoegdheden om (meer) kwaliteitseisen te stellen aan taxiondernemers. Salarisverhoging is een stimulans voor taxichauffeurs om de kwaliteit van de dienstverlening te verhogen. De taxiondernemers moeten deze verhoging dan wel in de tarieven kunnen verwerken. Daarom wil ik de genoemde CAO-afspraken betrekken bij de jaarlijkse aanpassing van de maximumtarieven. Specifiek voor de taxibranche is de kostenontwikkelingsindex taxi vastgesteld. Anders dan in de Samengestelde OV-index werken de CAO-afspraken in de taxibranche direct door in deze index.

Om deze reden kies ik voor de jaren 2012 en 2013 (de resterende looptijd van de CAO) voor gebruik van deze kostenontwikkelingsindex taxi. In de komende twee jaren zullen de maximumtarieven met ingang van 1 januari op basis van deze index worden aangepast. Na 2013 zal dan de Samengestelde OV-index (wederom) worden toegepast.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus