

Vergaderjaar 2015–2016

31 521

Taxibeleid

Nr. 100

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2016

Zoals aangekondigd door mijn ambtvoorgangster bij brief van 5 mei 2015¹ heb ik de tariefstructuur in de taxisector laten evalueren². Adviesbureau RebelGroup is gevraagd om nut en noodzaak van dit instrument te evalueren. Hoofdconclusie van het rapport is dat de huidige tariefstructuur in Nederland nog steeds gerechtvaardigd is. Daarnaast is meer in detail gekeken naar de prijsopbouw van het maximumtarief, de wijze van indexeren en alternatieven voor de taxameter. In deze brief geef ik hierop mijn reactie. Tevens maak ik van de gelegenheid gebruik om u kort te informeren over de stand van zaken rondom de experimenteerruimte taxi.

Over de tariefstructuur

Ter bescherming van de positie van de consument worden in bijna alle landen de tarieven voor straattaxivervoer gereguleerd. In Nederland geldt alleen een maximumtarief. Deze is alleen van kracht voor het straattaxivervoer en bestaat uit drie componenten: een vast starttarief, een kilometertarief, en een tijdstarief. De taxameter berekent gedurende de rit wat de eindprijs wordt. Daarnaast bestaat altijd de mogelijkheid om vooraf een prijs af te spreken; de taxameter hoeft dan niet te worden gebruikt en het maximumtarief is niet van toepassing. Dit is toegestaan als chauffeur en consument dit van tevoren overeenkomen, zoals vaak het geval bij (digitaal) bestelde ritten.³ Met deze twee mogelijkheden wordt voor de consument zowel bescherming als vrijheid geboden.

¹ Kamerstuk 31 521, nr. 88

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Soms wordt de «vaste» ritprijs aangeduid met een bandbreedte. Dit is toegestaan, mits de consument hier van tevoren mee instemt, en de eindprijs niet alsnog de bovengrens van de bandbreedte overschrijdt.

Ontwikkelingen in de markt

In het straattaxivervoer is door de komst van digitale platforms een ontwikkeling gaande van bestelde ritten met vaak concurrerende prijzen. Consumenten kunnen aanbieders van tevoren op digitale wijze moeiteloos vergelijken. Hier wordt in veel gevallen voorafgaand aan de rit een afspraak gemaakt over de prijs, waardoor de taxameter niet gebruikt hoeft te worden en dus ook het maximumtarief niet geldt. Aangezien bij een steeds groter aandeel van het straattaxivervoer de prijs op deze manier wordt overeengekomen, wordt de impact van het maximumtarief steeds kleiner. Het wordt slechts toegepast bij zo'n 1/10 van alle taxiriten in Nederland.⁴

Conclusies evaluatie maximumtarief

Rebel constateert dat de opstapmarkt⁵ karakteristieken heeft die leiden tot een sterke onderhandelingspositie van de chauffeur in relatie tot de consument. Op standplaatsen geldt het gebruik om de voorste taxi te nemen, waardoor er weinig aanleiding is tot onderlinge concurrentie. Bij het aanhouden van een rijdende taxi is er überhaupt geen verdere keus, tenzij je het risico neemt om op de volgende te wachten. Kortom, in de opstapmarkt heeft de consument een zwakke onderhandelingspositie in het vergelijken van aanbieders en bij het afwijzen van een taxi. Dit geeft de taxichauffeur de positie om te neigen naar een hoog tarief, eerder dan een laag tarief. Zodoende wordt in de opstapmarkt het maximumtarief vrijwel altijd als norm gehanteerd. De urgentie tot tariefregulering blijft in dit segment bestaan om onredelijke tarieven te voorkomen; zo concludeert het onderzoeksbureau. De vraag is ook in hoeverre het maximumtarief een versturende werking heeft. Aangezien er ook op straat altijd een mogelijkheid is om van tevoren een prijs af te spreken, is dit niet het geval.

Loslaten van de tariefregulering zou passen in het streven om taxiregulering verder te vereenvoudigen – voor zover dit geen verslechtering betekent voor de consument. Maar marktwerking komt slecht van de grond op een standplaats of bij het aanhouden van een taxi op straat. Niet voor niets hechten consumenten-organisaties veel waarde aan de taxameter ter bescherming van degenen die niet willen onderhandelen aan de deur van een taxi, zoals toeristen of ouderen. Ook voorkomt het excessen in geval van evenementen of uitval van OV. Al met al weegt de toegevoegde waarde van het maximumtarief zwaarder dan een mogelijk versturende werking of het streven naar zo min mogelijk regeldruk. Bovendien zit het maximumtarief niet «in de weg» voor innovatie, zoals ook blijkt uit de hierboven genoemde ontwikkelingen in de bestelmarkt. Ik onderschrijf daarom het advies van Rebel om de huidige tariefstructuur in dit stadium als logisch sluitstuk in stand te houden. Door het toenemende aandeel tariefafspraken in het straattaxivervoer verliest het maximumtarief geleidelijk aan al impact.

Jaarlijkse indexering

Sinds 2010 worden de maximumtarieven geïndexeerd. Destijds is gekozen voor de samengestelde OV-Index, onder andere omdat deze aansluit bij

⁴ 19% van al het taxivervoer is straattaxi. Daarvan is een groeiend aandeel besteld vervoer, waarbij vooraf vaak een afspraak wordt gemaakt over de prijs.

⁵ Het straattaxivervoer kan onderverdeeld worden in de «opstapmarkt», (waarbij een taxi op een standplaats wordt gekozen of op straat wordt aangehouden) en de «bestelmarkt» (waarbij een taxi van tevoren telefonisch of met een app wordt besteld).

de tariefontwikkeling van het OV.⁶ Rebel merkt op dat het OV inmiddels de Landelijke Tarievenindex (LTI) gebruikt. Daardoor gaat het argument om «gelijke tred te houden met het meest voor de hand liggende alternatief voor de straattaxi»⁵, niet meer op en wordt geadviseerd de methode van indexatie te heroverwegen. Dit advies volg ik op door per 1 januari 2017 de LTI-index te hanteren. Deze index is marktrelevant en kent een onafhankelijke loonvoet. Ten opzichte van de huidige index verschilt het indexeringspercentage over het totaal van de afgelopen zes jaar slechts 0,4%.⁷

Taxameter

Tevens is onderzocht in hoeverre alternatieven of verbeteringen voor de taxameter wenselijk zijn. Indien een overheid ervoor kiest de taxameter aan te wijzen als meetinstrument, dan moet deze aan Europese eisen voldoen.⁸

Hierin wordt een eigen afstandsmeter voorgeschreven die in het voertuig is geïntegreerd. Daardoor is het gebruik van GPS niet toegestaan en past een alternatief voor de taxameter niet binnen de Europese regelgeving. Rebel constateert dat consumenten hechten aan de aanwezigheid van een herkenbare meter en adviseert de verplichte aanwezigheid van de taxameter voor voertuigen in de opstapmarkt te handhaven. Dit advies volg ik op. Vanaf dit jaar is in de regelgeving op dit punt al een lastenverlichting doorgevoerd door de taxameter niet langer te verplichten voor taxi's die uitsluitend actief zijn op de bestelmarkt en met vooraf overeengekomen prijzen werken.⁹

Experimenteeruimte

Tot slot wil ik ingaan op de mogelijkheid voor experimenten. Zoals bekend heeft vorige zomer mijn ministerie een uitvraag gedaan onder gemeenten, provincies, marktpartijen, belangenorganisaties en de taxisector. Doel was om te achterhalen in hoeverre ideeën stuiten op belemmeringen in de taxi- en OV-regelgeving en te bekijken of hiervoor experimenten mogelijk zijn. Op het gebied van straattaxivervoer is geen innovatief idee ingediend dat bovendien op draagvlak in de steden kan rekenen. Dat is toegelicht in mijn voortgangsbrief van afgelopen januari.¹⁰ In de motie van Kamerlid De Boer c.s. van 10 februari jl.¹¹ werd alsnog verzocht om ook experimenten buiten de bestaande taxiregelgeving te stimuleren en faciliteren. Daarop wil ik aangeven dat dit altijd de bedoeling is geweest; in de uitvraag is daar expliciet om gevraagd. Het online platform¹² nodigt hier nog steeds toe uit. Ook de gemeenten zijn nogmaals om ideeën voor experimenten gevraagd.

Uit de gesprekken met o.a. decentrale overheden, marktpartijen en de taxisector die na de Kamerbehandeling van 2 februari jl. zijn gevoerd, blijkt veeleer behoefte te bestaan om uit te werken hoe slimmere combinaties van vervoersstromen tot stand kunnen worden gebracht rondom de vervoersbehoefte van de klant. Dit geldt ook voor apps ten behoeve van de deur-tot-deur-reis: er zijn goede ontwikkelingen om het aanbod van taxi platforms te integreren in OV apps. Zo kan na het

⁶ Stcrt. 2010, nr. 6817

⁷ Het indexeringspercentage van de OV-index is over het totaal van de jaren 2011–2016 14,3% tegenover 13,9% voor de NVB/LTI index. Ter vergelijking: voor de consumentenprijsindex is dit 9,9% en voor de loonvoet marktsector 12,7%.

⁸ Directive 2004/22/EC en de opvolger 2014/32/EC

⁹ Stcrt. 2015, nr. 44664

¹⁰ Kamerstuk 31 521, nr. 96

¹¹ Kamerstuk 31 521, nr. 98

¹² <http://ledendomein.platformparticipatie.nl/Onderwerpen/Taxivervoer>

inwinnen van reisinformatie via apps van verschillende aanbieders een taxidienst worden besteld. Ook vervoerders ontwikkelen apps die de reismogelijkheden met trein, bus, tram én taxi's laten zien. Deze ontwikkeling draagt bij aan het vergroten van de transparantie in de deur-tot-deurreis en kan van grote toegevoegde waarde zijn voor de reiziger. Ik verwacht dat de markt de dienstverlening op dit punt nog verder verbetert.

In het AO Spoor 19 mei jl. is gesproken over optimalisatie op het grensvlak van OV, doelgroepenvervoer en ander kleinschalig vervoer. Ik heb daarin toegezegd met mijn collega van VWS, gemeenten en provincies te bespreken hoe doelgroepenvervoer en het reguliere vervoer meer in elkaar kunnen overvloeien.

Enkele regionale overheden willen aan de slag met dergelijke experimenten. Ik ben graag bereid dit mede mogelijk te maken, te monitoren en te evalueren. Zo kunnen proefondervindelijk inzichten over verbetermogelijkheden worden opgedaan, en wordt inzichtelijk waar regelgeving en gescheiden budgetten een slimme organisatie van mobiliteit in de weg staan. Op deze manier wil ik verkennen wat nodig is om mobiliteit nu en in de toekomst te optimaliseren. Hiervan houd ik u graag op de hoogte.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema