

Vergaderjaar 2005–2006

30 321

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met transparante tarieven voor taxivervoer

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 27 januari 2006

Inleiding

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag dat de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft uitgebracht ten aanzien van onderliggend wetsvoorstel (Kamerstukken II, 2005/06, 30 321, nrs. 1–2). Het verheugt me te vernemen dat alle fracties mijn stelling dat de transparantie van taxitarieven verbeterd moet worden, onderschrijven.

De in het wetsvoorstel opgenomen wijzigingen van de Wet personenvervoer 2000 zien op het creëren van een bevoegdheid om met het oog op de inzichtelijkheid voor de consument regels te stellen over de tariefopbouw voor straattaxivervoer. Het uiteindelijke doel van deze regels is dat de consument voorafgaand aan de rit een inschatting kan maken van de ritprijs zodat hij daadwerkelijk een keuze kan maken voor een bepaalde taxi. Dit vraagt om een sterk vereenvoudigde tariefstructuur aan de hand waarvan de reiziger na afloop van de rit zelf gemakkelijk kan controleren of het gekozen tarief ook daadwerkelijk is toegepast. De taxameter, een geijkt en verzegeld instrument, is daarbij een onontbeerlijk hulpmiddel. Hierna zal ik concreet ingaan op de vragen die door de fracties zijn gesteld.

Algemeen

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat van te voren moet vaststaan dat het wetsvoorstel bijdraagt aan de oplossingen van bestaande problemen. De leden wijzen daarbij in het bijzonder op het verbeteren van de kwaliteit van het taxivervoer en het imago van de taxibranche. De taxi moet een volwaardige en geaccepteerde plek als laatste schakel in het openbaar vervoer krijgen.

De huidige problemen in het straattaxivervoer bieden naar mijn mening meer dan voldoende basis voor dit wetsvoorstel. Met het oog op de kwaliteit en het verbeteren van het imago heb ik reeds een belangrijk aantal maatregelen genomen, zoals de invoering van het examen voor chauffeurs en het stimuleren van een keurmerk. Dit wetsvoorstel ziet primair op

het verbeteren van de positie van de consument door het invoeren van transparante tarieven. Het voorstel is gebaseerd op onderzoek, waarvan ik de conclusies in 2004 aan Uw Kamer heb aangeboden¹. Uit dit onderzoek blijkt dat de huidige opbouw van de ritprijs in het straattaxivervoer ondoorzichtig is. Veel consumenten blijken die onzekerheid een groot bezwaar te vinden. Men geeft aan die onvoorspelbaarheid een belemmering te vinden om gebruik te maken van de taxi. Door transparante taxitarieven in te voeren kan de consument voorafgaand aan de rit de ritprijs wel voorspellen. Hierdoor ontstaat een gelijkwaardige verhouding tussen de aanbieder van taxivervoer en de consument. Dit zal ten goede komen aan de kwaliteit van de sector in het algemeen, het imago van de branche in het bijzonder en zal de rol van taxi in de vervoersketen verder versterken.

Evenals de CDA-fractie wijzen de leden van de PvdA-fractie op de problemen ten aanzien van straattaxi's in de vier grote steden. Deze leden stellen dat het belang van de klant en de kwaliteit van de verleende dienst voorop moet staan en dat er maatwerk voor de G4 moet komen om de problemen aan te pakken. Ze willen in dit verband van de minister vernemen hoe zij tegenover een wetswijziging staat om lokale overheden meer ruimte te bieden.

Ik ben het geheel met de leden van de PvdA-fractie eens dat het belang van de klant en de kwaliteit van de verleende dienst voorop staan. Daarbij is wat mij betreft het uitgangspunt: centraal wat moet, decentraal wat kan. Onlangs heb ik met de G4 een convenant gesloten over de wijze waarop we onze afzonderlijke bevoegdheden zo goed mogelijk kunnen inzetten om per stad het benodigde maatwerk te kunnen leveren. Naar aanleiding van de motie Hofstra/Dijksma (nr. 33) heb ik de G4 uitgenodigd voor een aanvullende inventarisatie van problemen en mogelijke oplossingen. Zodra de resultaten van deze inventarisatie bekend zijn, kan ik overwegen of een wetswijziging noodzakelijk is.

Ten aanzien van de motivering van het wetsvoorstel stellen de leden van de PvdA-fractie voor om deze te beperken tot de stelling dat de huidige drie tariefcomponenten voor een slechte voorspelbaarheid zorgen.

Een motivering van het wetsvoorstel zoals door deze leden voorgesteld kan ik alleen maar onderschrijven.

Vaste tarieven

De leden van de CDA-fractie vragen de mening van de regering met betrekking tot de stelling dat vaste tarieven optimale duidelijkheid verschaffen voor de consument, terwijl het voor de ondernemer relatief eenvoudig is te hanteren. De betreffende leden denken onder meer aan een zone-systeem. De zone-indeling zou kenbaar kunnen worden gemaakt middels een kaart verkrijgbaar bij het vervoerbedrijf, op een bord op de standplaats en op een kaartje dat beschikbaar is in de taxi. Denkbaar is ook, aldus de leden van de CDA-fractie, dat de consument voorafgaand aan de rit bij een kaartautomaat een taxikaartje vereist voor het aantal zones koopt. De leden van de CDA-fractie vragen naar de bereidheid van de regering om met betrokken partijen een dergelijk model uit te werken en in het bijzonder om in voorkomende gevallen lagere overheden de mogelijkheid te geven dit via eigen beleid nader in te vullen.

Met de leden van de CDA-fractie ben ik van mening dat vaste tarieven voorafgaand aan de rit volstrekte zekerheid geven over de hoogte van de ritprijs. Dat is ook de reden waarom in dit wetsvoorstel de sector nu uitdrukkelijk de ruimte wordt gelaten dergelijke tarieven toe te passen. Het

¹ Kamerstukken II 2004/05, 25 910, nr. 51.

model voor een zone-systeem dat de leden aanreiken, kan daar zeker aan bijdragen, zij het dat ik daarin slechts een faciliterende rol kan spelen. Zoals hiervoor is aangegeven, is een belangrijk verschil tussen het openbaar vervoer en taxivervoer dat de overheid niet (meer) bevoegd is om de taxitarieven vast te stellen. Mijn beleid is er nu op gericht de destijds ingezette koers van de nodige flankerende maatregelen te voorzien. Naast het borgen van de veiligheid en de kwaliteit van het vervoer, betekent dat ook het verstevigen van de positie van de consument onder meer door het transparant maken van tarieven. Het inrichten van een zone-systeem, het verzorgen van de communicatie daarover, het plaatsen van kaart-automaten gaat mijn inziens veel verder dan dat. Afgezien van het feit dat voor een zone-systeem het inrichten van vervoergebieden noodzakelijk is, betreft het kernaspecten van de bedrijfsvoering waarin een ondernemer zich kan onderscheiden van andere ondernemers. Het wetsvoorstel laat de vervoerder dan ook uitdrukkelijk vrij zelf een zonetarief in te richten. In Rotterdam zijn daar al goede ervaringen mee opgedaan. Het is evident dat de inrichting van de standplaats daarvoor van belang kan zijn. Ik moedig de taxivervoerders aan om hun ideeën over de wijze waarop de klanten op de standplaats het best geïnformeerd kunnen worden aan de lokale overheden voor te leggen. Als wegbeheerder zijn zij bevoegd en hebben ze de ruimte hun eigen invulling te geven.

Hoogte taxitarieven en maximumtarief

De leden van de CDA-fractie vrezen dat op lange termijn het doel van het aantrekkelijker maken van de taxi, als laatste schakel in de het OV, niet zal worden gehaald. Zij achten het namelijk voorstelbaar dat de ondernemer, wetend van files op het traject, het kilometertarief zal verhogen om verwachte verliezen te compenseren.

Belangrijk verschil tussen taxivervoer en openbaar vervoer is, dat ik ten aanzien van laatstgenoemde modaliteit op grond van artikel 30 van de Wp2000 bevoegd ben de tarieven vast te stellen. Hoewel er wettelijke eisen gelden ten aanzien van de kwaliteit en de veiligheid van het taxivervoer, is de kern van een geliberaliseerde markt dat de ondernemer – binnen het maximumtarief – vrij is zelf zijn tarieven vast te stellen. De in het wetsvoorstel opgenomen bevoegdheid om regels te stellen, heeft derhalve alleen betrekking op de wijze waarop het tarief is samengesteld. Die samenstelling wil ik met het oog op de transparantie sterk vereenvoudigen.

De huidige tariefopbouw bestaat uit drie componenten, waarbij de mogelijkheid bestaat dat het wachttarief en het kilometertarief tegelijkertijd gelden. In de toekomst worden deze componenten teruggebracht naar maximaal twee componenten, waarbij juist wordt uitgesloten dat er twee componenten tegelijkertijd gelden. Als een ondernemer zijn tarief opbrengstneutraal wil omzetten, betekent dit dat hij het wachttarief moet verrekenen in het kilometertarief. Hoewel hierdoor zijn kilometertarief stijgt, blijft de ritprijs in deze situatie voor de consument hetzelfde. Omdat in de nieuwe situatie deze ritprijs evenwel vooraf voorspelbaar is, wordt de consument in een steviger positie gebracht. Hij kan op de standplaats daadwerkelijk een vergelijking maken en de gewenste taxi kiezen, wat naar verwachting uiteindelijk een neerwaarts effect zal hebben op de ritprijzen in het algemeen.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de wijze waarop het maximumtarief tot stand zal komen en of hierbij rekening wordt gehouden met de sterk variërende brandstofprijzen. Voorts vragen deze leden welke criteria de regering hanteert om te beoordelen of het vaststellen van een maximumtarief op termijn kan worden losgelaten.

De vereenvoudiging van de tariefstructuur bestaat uit het terugbrengen van het aantal componenten van drie naar twee: een eerste aanslag inclusief een verplicht tweetal af te nemen kilometers en een kilometertarief voor de kilometers daarop volgend. Het maximumtarief zal daarop moeten worden aangepast. Het is mijn bedoeling deze omzetting ten opzichte van de hoogte van het huidige maximum neutraal te laten verlopen. Dat betekent in de eerste plaats dat ik, net als nu ook niet het geval is, niet voornemens ben een aparte voorziening voor de sterk variërende brandstofprijzen in te richten. Het huidige maximumtarief ligt, ook nadat dit de afgelopen jaren niet is geïndexeerd in verband met kostenstijgingen, zover boven het gemiddeld gehanteerde taxitarief dat taxivervoerders voldoende ruimte hebben om de bedrijfsvoering aan de actuele omstandigheden aan te passen. In de tweede plaats betekent de invoering van de transparante tariefstructuur voor het maximumtarief dat de weggevalle component van het wachttarief wordt verrekend in de overblijvende componenten. Het uiteindelijke resultaat is dat voor elke component van de transparante tariefstructuur apart een maximumbedrag geldt. Het vaststellen van een maximum voor vaste tarieven is niet noodzakelijk omdat vaste tarieven de consument vooraf optimale zekerheid over de hoogte van de ritprijs verschaffen. In die gevallen weet de klant dus altijd waarvoor hij kiest.

De functie van het maximumtarief is dat in de transitiefase naar marktwerking een plafond wordt ingebouwd om extreem hoge tarieven te voorkomen. Als de transparante tariefstructuur is ingevoerd, kunnen vraag en aanbod op de taximarkt beter op elkaar worden afgestemd, wat de concurrentie bevordert. De komende twee jaar zal ik de marktonwikkelingen zeer nauw volgen. Als de toegenomen concurrentie ertoe leidt dat ten opzichte van de huidige situatie een groter aantal taxi-voerders een tarief hanteert dat substantieel onder het dan geldende maximumtarief ligt, is dat een aanwijzing dat de markt zijn werk doet en dat het maximumtarief zou kunnen worden losgelaten. Daarbij zal een aanvullende analyse nodig zijn van de kenmerken van de aangeboden taxidiensten. Het kan namelijk heel goed zijn dat een vervoerder die een luxe product aanbiedt met additionele service een tarief toepast dat boven het gemiddelde ligt. Verder zal ik kijken naar het aantal overtredingen van het maximumtarief en de klachten die op grond van de klachtenregeling worden ingediend over extreem hoge tarieven. Als dan blijkt dat de noodzaak van het handhaven van het maximumtarief ter discussie is komen te staan, zal ik een eventueel voorstel om het maximumtarief af te schaffen met Uw Kamer bespreken.

Verplichting aanbieden transparant variabel tarief en taxameter

De leden van de CDA-fractie en de leden van de PvdA-fractie vragen zich af of de noodzaak van de voorwaarde dat de consument altijd op het variabele tarief moet kunnen terugvallen zich in voldoende mate verhoudt tot de lasten van de ondernemers vanwege de daarmee samenhangende verplichting dat in elke straattaxi een taxameter aanwezig moet zijn. De leden van de PvdA-fractie vragen of vervoerssystemen die uitsluitend vaste tarieven hanteren, waarbij het vervoer van te voren via vooraf reserveren moet worden besteld aan eenvoud verliezen als ook verplicht een variabele structuur moet worden aangeboden. De leden van de CDA-fractie vragen voorts of de regering bereid is – als partijen met afdoende heldere voorstellen komen – de verplichting tot het aanbieden van het flexibele tarief en daarmee de taxameter te laten vervallen.

De regering is het geheel met de leden van de CDA- en de PvdA-fractie eens dat de administratieve lasten voor de ondernemers zoveel mogelijk moeten worden beperkt. Dit kan wat mij betreft in deze beleidscontext echter geen doel op zich zijn. Hoofddoel van dit wetsvoorstel is het verbe-

teren van de positie van de consument door transparante taxitarieven in te voeren. De administratieve lasten moeten daarmee in een evenwichtige verhouding staan.

Voor een volwaardige plaats van de taxi in de vervoerketen is het van belang dat de consument onder alle omstandigheden van te voren een inschatting kan maken van de ritprijs en de redelijkheid daarvan. Daarvoor is noodzakelijk dat alle aanbieders van straattaxivervoer op hun tariefkaart de verplichte tariefstructuur aanbieden. Hoewel vaste tarieven de consument vooraf optimale zekerheid verschaffen over de hoogte van de ritprijs, hebben ze als nadeel dat ze onderling niet altijd even goed vergelijkbaar zijn. Dit komt doordat de vervoerders de door hen te hanteren vaste tarieven kunnen koppelen aan verschillende bestemmingen. Verder biedt een algemeen geldende verplichting om de transparante structuur toe te passen de consument de garantie dat de taxi-ondernemer geen misbruik kan maken van de omstandigheden. Voor de componenten van de variabele tariefstructuur geldt immers (vooralsnog) een maximum. Als zich dan een situatie voordoet waarin het aanbod van vervoer veel geringer is dan de vraag (bijvoorbeeld in geval van massale treinvuurt), heeft de consument altijd de mogelijkheid om op de tariefstructuur die in de taxameter staat geprogrammeerd, terug te vallen. In de door mij uit te voeren publiekscampagne zal de consument hierop worden gewezen. Het mogelijk maken van uitzonderingen op deze regel zou juist afbreuk doen aan de eenvoud van het systeem.

Als de consument kiest voor de variabele, transparante structuur wordt de ritprijs vervolgens berekend door een geijkt en verzegeld instrument, de taxameter. De op deze wijze berekende ritprijs is voor de consument betrouwbaar, wat mede een bijdrage zal leveren aan het verbeteren van het imago van de branche. Naar aanleiding van de situatie op de Waddeneilanden heb ik in het verleden meermalen onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om een uitzondering te maken op de taxameterverplichting. Steeds bleken de aangedragen opties niet handhaafbaar te zijn, hetgeen destijds reden voor mij is geweest om voor een kwetsbare markt als deze daarvan af te zien. Daarnaast acht ik het van belang dat de taxameter een belangrijke secundaire functie voor de handhavende instanties vervult. Omdat in elke straattaxi verplicht een taxameter aanwezig moet zijn, kunnen de medewerkers van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de politie bij een staande houding zich er direct van vergewissen of sprake is van taxivervoer. Daarnaast fungeert de taxameter als een belangrijke controle voor de belastingdienst.

Referentietarief

Zowel de leden van de CDA-fractie als de leden van de PvdA-fractie spreken hun twijfels uit over de mate waarin het referentietarief zal bijdragen aan de transparantie van taxitarieven. De leden van de PvdA-fractie wijzen daarbij in het bijzonder op de invulling van het referentietarief, gezien de tariefdifferentiatie. De leden van beide fracties vrezen een woud van referentietarieven wat de transparantie niet ten goede komt.

Zoals ook in het Nader Rapport verder is toegelicht, bevat het wetsvoorstel niet zelf de verplichting om een voorgeschreven transparant tarief te hanteren, maar is de bevoegdheid opgenomen om dat bij ministeriële regeling te regelen. De taximarkt verkeert momenteel in een transitie-fase en de technische ontwikkelingen schrijden voort. De voorgestelde wettelijke constructie houdt dus rekening met de mogelijkheid dat de markt in de toekomst nieuwe, eenvoudige tarieven introduceert. Het is denkbaar dat, hoewel de opbouw van een dergelijk nieuw tarief afwijkt van de voorgeschreven structuur, deze op zichzelf voldoende transparant is en tegemoet komt aan de belangen van de consument. Om te kunnen waarborgen dat de verschillende transparante tariefsamenstellingen ook in

enige mate onderling vergelijkbaar zijn, kan het in een verre toekomst noodzakelijk zijn een referentietarief vast te stellen. Daarvan is in de huidige voorstellen voor de invulling van de ministeriele regeling echter geen sprake.

Bekendmaking tarieven

De leden van de CDA-fractie hebben voor wat betreft de bekendmaking van vaste tarieven een systeem voor ogen waarbij de consument het gehanteerde tarief door middel van een daklicht op de taxi onmiddellijk kan aflezen. Het geldende tarief zou kunnen variëren en eventueel door de centrale worden aangestuurd.

Ingevolge artikel 73 van het Besluit personenvervoer 2000 moet het taxi-tarief aan de buitenzijde van de taxi voor de consument voldoende leesbaar worden getoond. Bij ministeriële regeling heb ik als referentie een model tariefkaart vastgesteld. Aan de hand van het model kan de ondernemer zich een beeld vormen wat met «voldoende leesbaar» wordt bedoeld, terwijl hem tegelijkertijd de ruimte wordt gelaten om een eigen bedrijfsgebonden invulling te geven aan de bekendmaking van zijn tarief.

De leden van de CDA-fractie stellen voor om het tarief via een daklicht op de auto kenbaar te maken. Een dergelijk daklicht moet worden aangebracht als een inwendig verlichte transparant in de zin van artikel 5.2.57, eerste lid, onderdeel o, van het Voertuigreglement. Op grond van de Wegenverkeerswet, waarin de technische eisen voor voertuigen zijn geregeld in verband met de verkeersveiligheid, mag een personenauto slechts van inwendig verlichte transparanten zijn voorzien voor zover deze voor het overige verkeer informatie over het gebruik of de bestemming van het voertuig bieden. Een daklicht met de aanduiding «taxi» valt daar dus wel onder, het bekendmaken van het tarief niet. De achtergrond hiervan is dat met het oog op de verkeersveiligheid zeer terughoudend moet worden omgegaan met het toestaan van extra verlichting op een personenauto. Het belangrijkste criterium is dat de verlichting noodzakelijk moet zijn voor andere weggebruikers. Dit is ten aanzien van het uitlichten van tarieven niet het geval.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering bereid is zich in te spannen voor een standaardisatie van informatieborden op de standplaatsen opdat de consument in elke stad in staat wordt gesteld zich een goed beeld te vormen van de gehanteerde tarieven.

Zoals ik eerder heb aangegeven in mijn antwoord op de vraag van de CDA-fractie naar de mogelijkheid een zonesysteem in te voeren, benadruk ik dat de inrichting van de standplaatsen in eerste instantie tot de bevoegdheid van de wegbeheerders behoort. Met de VVD-fractie ben ik echter van mening dat de inzichtelijkheid van gehanteerde tarieven voor de consument kan worden bevorderd als er enige standaardisatie kan worden aangebracht. De VNG lijkt mij het meest geschikte gremium voor overleg over dit onderwerp. Uiteraard ben ik gaarne bereid mee te denken, mede ook in het kader van de uitwerking van het convenant dat ik onlangs met de G4 heb gesloten.

Tenslotte vragen de leden van de VVD-fractie aandacht voor de effecten van de tariefdifferentiatie voor de tariefkaart voor de transparantie. Betekent de voorgestelde beperking van het aantal te plaatsen tarieven op een kaart ook een beperking voor de ondernemer in het aantal tarieven die hij kan hanteren?

Een beperking van het aantal bekend te maken tarieven op de tariefkaart betekent geenszins een beperking voor de ondernemer ten aanzien van het aantal tarieven dat hij kan hanteren. Voor een ondernemer die van meer tarieven gebruik wil maken dan op de tariefkaart vermeld mogen worden, is de consequentie slechts dat deze meerdere tariefkaarten moet invullen. Op die wijze kan hij zijn tarief differentiëren bijvoorbeeld aan de hand van het tijdstip van de dag (dag- en nachttarief) of een spits- en daltarief invoeren. Juist om de taxi-vervoerder hierin zoveel mogelijk te faciliteren heb ik vorig jaar een transparant mapje beschikbaar gesteld, dat op en in de auto kan worden aangebracht. De vervoerder kan op deze wijze makkelijk van tariefkaart wisselen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs