

Vergaderjaar 2002–2003

25 910

Wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer)

Nr. 43

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 juli 2003

Met deze brief wil ik u informeren over de gedane toezeggingen met betrekking tot voortgang van het taxibeleid gericht op verbetering van de kwaliteit en diversiteit in tarieven. Het is tevens een vervolg op mijn brief van 2 mei 2002 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2001–2002, 25 910, nr. 41). In deze brief bericht ik u welke activiteiten ik op deze onderwerpen uitvoer.

1. Kwaliteit taxi

De deregulering van de taxiwet is inmiddels twee en een half jaar gaande. Ondanks dat we nog midden in de periode van aanpassing en verandering zitten, zijn enkele ontwikkelingen zichtbaar. Het aantal taxi's flink is toegenomen. Dit heeft geleid tot verminderde wachttijden voor de klanten op de drukste tijden, met name in de uitgaanscentra op de uitgaansavonden. Ook zijn de extreem hoge aansluitingskosten bij de centrales niet meer aan de orde.

Uit de ontwikkelingen op de taximarkt komt ook naar voren dat op onderdelen de kwaliteit van de taxi, en daarmee het imago van het taxiproduct onder druk staan. Om deze ontwikkeling te keren, werk ik samen met de branche- en consumentenorganisaties aan een samenhangend pakket van maatregelen ter verbetering van de kwaliteit. Er worden op korte termijn maatregelen voorgesteld, en in het afgelopen jaar zijn reeds enkele stappen gezet, die bij moeten dragen aan het gestelde doel van kwaliteit. Hiertoe zijn de volgende acties in gang gezet.

Verplichte exameneisen voor taxichauffeurs

De taxichauffeur is het gezicht en het visitekaartje van een taxi-onderneming. Signalen uit de markt wijzen erop dat de ervaringen van de klant met de chauffeur niet altijd gelijk zijn en soms zelfs onder de maat. Onder meer mentaliteit, hoffelijkheid, dienstbetoon en voorkomen richting de klant laten soms te wensen over. Door het stellen van exameneisen kan een zekere basisvaardigheid van de taxichauffeur (klantgerichtheid, rijvaardigheid, kennis van het voertuig, handelen bij calamiteiten en

kennis van wet- en regelgeving) worden bereikt en gegarandeerd. Bij het opstellen van de exameneisen wordt aangesloten bij reeds bestaande kennis en praktijkervaring en de huidige initiatieven uit de branche.

Met de invoering van verplichte exameneisen voor de taxichauffeur wordt rekening gehouden met de belangen van de bestaande taxichauffeurs. Om goed gekwalificeerde taxichauffeurs niet onnodig te belasten met een verplicht examen is het gewenst een erkenningsregeling op te stellen. Voor chauffeurs die nu al werkzaam zijn in de taxi-branche, maar nog niet voldoen aan de stellen eisen, zal een overgangsregeling worden opgesteld om hen de tijd te geven aan de verplichte eisen te kunnen voldoen. Ik streef naar invoering in de eerste helft van 2004.

Geschillencommissie voor taxivervoer

Op 11 maart 2003 is, resortierend onder de Stichting Geschillencommissie Consumentenzaken (SGC), de geschillencommissie voor taxivervoer opgericht.

Deze geschillencommissie is tot stand gekomen na een intensieve samenwerking tussen mijn ministerie, de brancheorganisatie KNV taxi, de Consumentenbond en de SGC. De geschillencommissie taxivervoer bestaat uit een onafhankelijk voorzitter, vertegenwoordigers van de KNV taxi en de Consumentenbond. Belangrijk element is dat aangesloten ondernemers zich verbinden aan de algemene leveringsvoorwaarden voor taxivervoer, die KNV Taxi en Consumentenbond via het zelfreguleringstraject zijn overeengekomen.

Met de gerealiseerde oprichting van de Geschillencommissie Taxivervoer is samen met het per 1 januari 2003 door mijn ministerie opgerichte Landelijk Klachtenmeldpunt voor de taxi weer een stap gezet in het borgen en verbeteren van de kwaliteit van de taxi.

De werking van de klachtenregeling komt er in het kort op neer, dat de klant in eerste instantie zijn klacht bij de chauffeur of ondernemer indient. Indien dit niet leidt tot een oplossing, heeft de klant de mogelijkheid om het aldus ontstane geschil aan de geschillencommissie voor te leggen. Deze doet een bindende uitspraak. In het geval het moeilijk blijkt om de ondernemer te achterhalen, kan het Landelijk Klachtenmeldpunt de ondernemer opsporen, zodat de klacht alsnog bij het bedrijf kan worden ingediend.

Inmiddels is het grootste deel van de taxiondernemingen aangesloten bij de geschillencommissie taxivervoer.

Mandatering bevoegdheden inzake taxi aan het politiekorps Amsterdam-Amstelland

Uit het evaluatierapport (de samenvatting is bijgevoegd)¹ blijkt dat de taxiproblemen in Amsterdam het afgelopen jaar grotendeels zijn opgelost dankzij de versterkte handhaving-inzet en samenwerking in het kader van het naleven van de taxiwetgeving tussen IVW/DV en de politie. Met name het mandaat tot toepassing van bestuursdwang als extra instrument voor de politie vormde een belangrijke bijdrage aan het effectieve lik-op-stuk beleid in Amsterdam. Het taximandaat en de daaraan verbonden samenwerking tussen IVW en de politie hebben dus de beoogde uitwerking gehad.

Daarom heb ik onlangs besloten om op korte termijn opnieuw de korpschef van de regio-politie Amsterdam-Amstelland te mandateren tot in ieder geval 1 maart 2004. Het idee om de politie via mandaatverlening toe te rusten met de bestuursdwangbevoegdheid heeft een tweeledig effect. Het tekort aan inspectiecapaciteit in Amsterdam vermindert door politie-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

agenten in te zetten. Daarnaast kunnen de politiefunctionarissen effectiever en met meer gezag optreden. In de periode tot 1 maart 2004 wordt gezorgd voor een structurele capaciteit bij de IVW/DV voor de handhaving van taxiwetgeving in Amsterdam en wordt samen met de politie een meerjarig handhavingprogramma ontwikkeld.

Het taximandaat in Amsterdam moet worden gezien als een tijdelijk noodverband. Buiten Amsterdam wordt een vergelijkbaar mandaat niet ontwikkeld, omdat ik de handhaving van taxiwetgeving elders in het land voldoende acht. Een wetswijziging specifiek voor de situatie Amsterdam acht ik niet opportuun. Dit omdat de verantwoordelijkheid voor de handhaving van taxiwetgeving bewust centraal bij de minister van Verkeer en Waterstaat is gelegd. Ik vind het ongewenst om voor één gemeente in Nederland een wettelijke uitzondering te maken.

Ontwikkeling door de taxibranche van een keurmerk voor taxivervoer

Zoals mijn voorgangster uw Kamer eerder meldde, is het ontwikkelen van een keurmerk voor taxivervoer een verantwoordelijkheid van de branche zelf. Brancheorganisatie KNV Taxi heeft bij het ontwikkelen van haar keurmerk het afgelopen jaar helaas nog geen zichtbare resultaten geboekt. Ik zal het initiatief blijven aanmoedigen en zonedig ondersteunen via kennisinbreng en communicatieve ondersteuning. Overigens is in Amsterdam het initiatief gestart voor het ontwikkelen van een keurmerk voor het «straattaxivervoer».

Zichtbaarheid van de tarieven

In veel gevallen schort het nog aan de zichtbaarheid en leesbaarheid van de tarieven op de taxi. Dit is aanleiding geweest om in overleg met de branche en Consumentenbond voorschriften te ontwikkelen voor beter leesbare tarieven. Uitgangspunt is dat de tarieven goed leesbaar moeten zijn op een afstand van twee meter van de taxi. Ook in de auto moeten de tarieven goed leesbaar zijn. De verbeterde leesbaarheid moet de klant vooraf meer informatie geven en daarmee helpen bij het maken van een keuze tussen de verschillende taxi's. Ik ben voornemens om, conform de modelklachtenregeling, een model-tariefkaart te ontwikkelen die eenvoudig door de ondernemers is te verkrijgen.

Naast de tarieven moet ook de naam en telefoonnummer van de ondernemer en het ken-teken van de taxi op de kaart worden opgenomen. Dit ter ondersteuning van de klachten- en (mogelijke) geschillenafhandeling. In het najaar zal u een hiertoe strekkend wijzigingsvoorstel van het Besluit personenvervoer 2000 worden voorgelegd. Dit nadat de thans aan uw Kamer voorgelegde wijzigingswet Wet personenvervoer 2000, waarin de wettelijke grondslag is opgenomen, is geaccordeerd.

2. Diversiteit tariefontwikkeling

De huidige wet biedt taxibedrijven de vrijheid om, met inachtneming van de regeling maximumtarief, zelf de tarieven voor de straattaxi (het opstapen belwerk) te bepalen.¹

Breed onderzoek naar optimale tariefstructuur

Ik kan u melden dat het onderzoek naar de Regeling Maximumtarief is afgerond. Dat onderzoek heeft de overtuiging van mijn voorgangster bevestigd dat het verstandig is te wachten met het eventuele besluit tot afschaffen van de regeling tot na de evaluatie van de deregulering taxi-vervoer medio 2004. In vervolg daarop ben ik een onderzoek gestart naar de wensen en mogelijkheden voor de tariefstructuur voor taxi als geheel. In dit onderzoek wordt de ontwikkeling van het al in mijn eerder-

¹ Het grootste aandeel van het taxivervoer bestaat overigens uit het zogenaamde contractvervoer. Hierbij is op basis van contractvorming de tariefstelling vrij. De tarieven worden in afzonderlijke contracten vastgelegd, zodat voor dat deel van de taximarkt dus al traditioneel sprake is van een grote tariefdiversiteit.

genoemde brief aan u genoemde zitplaatstarief meegenomen. Ik zal hier bij de evaluatie van de taxiwet (medio 2004) op terug komen.

Daarnaast is er een aantal ontwikkelingen rond te tarieven waarover ik u wil informeren.

Uitspraak NMa inzake het mogen voeren van een eenheidstarief

Naar aanleiding van de toezegging van mijn ambtsvoorganger aan uw Kamer met betrekking de diversiteit van de prijsontwikkeling in de taxi-branche, bericht ik u het volgende. Belangrijke ontwikkeling op het gebied van de straattaxitarieven vormt de uitspraak van de d-g NMa (Staatscourant nr. 100, van 30 mei 2003). Dit als antwoord op het ontheffingsverzoek van de Rotterdamse Taxi Centrale (RTC) om voor alle (circa 200) bij de centrale aangesloten bedrijven uniforme straattaxitarieven (opstap- en belwerk) te mogen voeren.

De NMa staat, zo blijkt uit de uitspraak, deze beoogde horizontale prijsafspraken voor het opstap- en belwerk niet toe. In de overwegingen wordt ondermeer aangegeven dat dergelijke afspraken niet persé nodig zijn om duidelijke en transparante tarieven te kunnen voeren, noch dat het voorwaarde is voor het (voort)bestaan van een taxicentrale. Verschillen in onder meer efficiency, service en comfort/luxe bij de RTC aangesloten taxi-ondernemingen zouden niet doorwerken in de ritprijs voor de klant. Ook wordt opgemerkt dat de door de wetgever beoogde marktwerking, alsmede product- en prijsdifferentiatie en, door het vaststellen en hanteren van één uniform tarief, de keuzemogelijkheden van consumenten grotendeels zal worden verhinderd.

De NMa erkent wel dat de taxicentrale op zichzelf objectieve economische voordelen oplevert. De klant kan door het opereren van een taxicentrale profiteren van kortere wacht-tijden en lagere zoekkosten. De RTC is in beroep gegaan tegen de uitspraak. Er is tot op heden nog geen nieuwe uitspraak.

De NMa-uitspraak heeft overigens landelijk gevolgen: nogal wat taxicentrales hanteren tot op heden een aan het ontheffingsverzoek vergelijkbare horizontale prijsafspraken. Ook die centrales zullen feitelijk nu reeds, maar zeker als de NMa-uitspraak ook na bezwaar en beroep standhoudt, hun tariefstelling moeten aanpassen.

Hangende het beroep heb ik nog geen mening over de situatie van RTC.

Tariefgarantie als nieuwe ontwikkeling

In Utrecht wordt door de Utrechtse Taxi Centrale (UTC) als proef een maximumritprijs als garantie aangeboden. Dit geldt onder meer voor taxiriten in de stad en naar Schiphol. Het betreft hier geen vaste ritprijs. Immers kortere ritten leiden tot een lagere ritprijs dan de € 9,50.

De eerste resultaten zijn bemoedigend. Ze geven een forse groei van het taxigebruk te zien. Naast de tariefhoogte en de transparantie die door de garantietarieven geboden wordt, lijken ook de publiciteit eromheen en de nadrukkelijke wijze van bekendmaking door de bedrijven zelf belangrijke succesfactoren te zijn. Inmiddels is ook in Rotterdam een garantietarief geïntroduceerd door taxicentrale Ravero.

3. Eindevaluatie

In de wet is vastgelegd dat in 2004 een evaluatie wordt opgeleverd over de effecten van de wet. Dat lijkt mij ook het goede moment om enerzijds de tijd te geven aan die zaken die nog (verder) moeten uitkristalliseren. Anderzijds heb ik recent een aantal maatregelen genomen om de nadelen die klanten en chauffeurs op dit moment ervaren aan te pakken, waarvan dan ook beter de effecten zichtbaar zullen zijn. Overigens is recent het

concept-monitorrapport over 2002 gereed gekomen. Het rapport schetst de ontwikkelingen van de taximarkt over de periode 1999 tot en met 2002. Het betreft het voorlaatste onderzoeksjaar. Ik zal u het definitieve monitorrapport 2002 over enige weken ter kennisname toesturen.

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