

Vergaderjaar 2005–2006

**30 321**

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

**Nr. 13**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juni 2006

Naar aanleiding van het plenaire debat met uw kamer van 6 april 2006 over het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met transparante tarieven voor taxivervoer (Handelingen II, vergaderjaar 2005–2006, nr. 68, blz. 4285–4296) geef ik met deze brief het beoogde invoeringstraject aan van een transparante tariefstructuur voor de straattaxi en stuur ik u de nadere uitwerking van het voorstel in een ontwerpregeling.<sup>1</sup>

#### **De uitwerking en overleg daarover op hoofdlijn**

Uitgangspunt van de wet en ontwerpregeling is om de positie van de reizigers te versterken en de kwaliteit van de straattaxi te verbeteren. Een intensieve op de consument gerichte publiciteitscampagne is van groot belang, omdat het benutten door de consument van de verbeterende mogelijkheden bij de vraag naar taxivervoer de vervoerders ook zal stimuleren de nieuwe regelgeving optimaal in het taxiaanbod door te voeren. De ontwerpregeling biedt de vervoerder en de reiziger een aantal verbeteringen:

- De door de branche gewenste vaste tarieven, zitplaatstarieven en ook zonetarieven als bijzondere vorm van vaste tarieven) worden mogelijk;
- Aan de branche zal ik om niet een rekentool beschikbaar stellen, waarmee de tarieven van oude structuur omgerekend kunnen worden naar de nieuwe tariefstructuur;
- De zicht- en leesbaarheid van de tariefkaart wordt van 3 naar 5 meter gebracht;
- Ik zal tevens om niet model-tariefkaarten beschikbaar stellen, desgewenst bedrukt met de nieuwe tarieven;
- De reiziger kan een eenvoudiger berekening van het tarief maken en daardoor beter in staat zijn om verschillende aanbiedingen te vergelijken en te voorspellen hoeveel hij ongeveer voor de rit kwijt zal zijn;
- Met de grote gemeenten spreek ik over het op de belangrijke standplaatsen voorzien in informatieborden met daarop globale afstanden naar belangrijke bestemmingen.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In de ontwerpregeling worden voorts de nieuwe maximumtarieven geregeld en voor de verbeterde leesbaarheid van de tarieven op de tariefkaart nadere kaders aangegeven, waarbinnen ondernemers ook zelf hun tariefkaart kunnen ontwerpen. Ook is geregeld dat ingeval van vaste tarieven, daarover vooraf aan de rit met de klant goede afspraken worden gemaakt. Tot slot is het mogelijk om voor aanvullende diensten vóór aanvang van de rit aparte afspraken met de klant te maken over de daarvoor in rekening te brengen kosten. Dat kunnen ondermeer afspraken zijn met betrekking tot een overeengekomen wachtperiode of een andere soort service.

Zoals ik al in een eerdere brief aangaf wordt de invoering van een nieuwe transparante tariefstructuur voor de straattaxi door de taxibranche als een ingrijpende operatie ervaren. Desalniettemin zijn er op dit moment al bedrijven die de beoogde tariefstructuur hebben ingevoerd.

Tot mijn teleurstelling hebben de vertegenwoordigers van de taxibranche, ondanks de wens van uw Kamer, de afgelopen maanden ervoor gekozen om geen overleg met mijn departement over de nieuwe tariefstructuur te voeren. Een gesprek tussentijds met de voorzitter van KNV Taxi heeft ook geen nieuwe openingen geboden. Tijdens het plenaire debat van 6 april 2006 heb ik ook gezegd dat er natuurlijk geen regeling de deur uitgaat, waarover niet met de branche is gesproken en verwees ik naar het formele overleg in het Overlegorgaan personenvervoer (OPV). In paragraaf 9 van de toelichting van de ontwerpregeling wordt kort verslag gedaan van de behandeling van de ontwerpregeling in het OPV van 16 mei 2006. Daaruit blijkt dat het OPV niet tot een eensluidend advies is gekomen en de taxibranche de ontwerpregeling afwijst. De consumentenorganisaties daarentegen zien de ontwerpregeling wél als een forse stap ter verbetering van de mogelijkheden voor de consument en overigens uiteindelijk ook voor de gehele taxibranche. Het belang van de taxi in de vervoerketen wordt ermee versterkt. Voor de volledigheid heb ik het rapport van het OPV van 16 mei 2006 bij deze brief gevoegd.

Tot slot heb ik wel aan diverse vervoerders en branchevertegenwoordigers een op mijn initiatief ontwikkeld rekenmodel kunnen presenteren. Met dat model kunnen vervoerders de verrekening van de huidige 3 componenten naar de nieuwe 2 componenten van de nieuwe structuur uitvoeren, waarbij voor diverse soorten bedrijven (stad, platteland) onder diverse omstandigheden (spits- daluren) en voor verschillende ritten (korte, gemiddelde en lange) zowel het effect op ritprijs als bedrijfsomzet kan worden berekend.

Bij de bepaling van de nieuwe maximumtarieven heb ik nadrukkelijk de visie van uw Kamer betrokken dat de straattaxitarieven als hoog worden ervaren. In de ontwerpregeling zijn de maximumbedragen aangegeven voor de 2 componenten van de nieuwe tariefstructuur, waarbij de vervallen tijdcomponent in de 2 overgebleven componenten is gecompenseerd. Van belang is om er bij de bedragen voor de eerste vaste aanslag rekening mee te houden dat de eerste 2 kilometers zijn inbegrepen. Bij de bepaling van de hoogte is de gemiddelde hoogte van de tariefcomponenten zoals over 2005 voor Nederland golden betrokken. Ook is de wenselijkheid van enige speelruimte voor de vervoerder meegewogen. Daardoor blijft ruimte bestaan voor een zekere differentiatie in de te voeren tarieven. De in de ontwerpregeling aangegeven hoogte van de componenten maken zonnodig in de spitsperiode een enigszins hoger tarief dan het huidige gemiddelde (tot + 7%) mogelijk.

## **Het invoeringstraject**

Het invoeringstraject kent een aantal parallel te ondernemen activiteiten, die samenhangen met de uitvoering van verschillende wet- en regelgeving. Het departement van Economische Zaken zal de huidige IJkregeling taxameters, die nu nog onder de IJkwet valt en vanaf oktober 2006 onder de Metrologiewet, op de nieuwe tariefstructuur afstemmen.

Met de fabrikanten van taxameters en de keuringsinstanties voor taxameters zijn de vereiste aanpassingen van de taxameter besproken, evenals hoe dat in de praktijk te verwezenlijken. Uit die overleggen is gebleken dat rekening gehouden moet worden met het herprogrammeren van de huidige circa 10 000 taxameters.

Naast de praktische haalbaarheid is ook het zoveel als mogelijk beperken van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven uitgangspunt bij het bepalen van de vorm en lengte van de overgangstermijn, waarbinnen alle taxameters voor herprogrammering bij een keuringsstation aangeboden dienen te zijn. Omdat de taxameter nu al jaarlijks een verplichte periodieke keuring dient te ondergaan, zal het combineren van die keuring met de noodzakelijke herprogrammering tot een beperking van de extra kosten leiden. Op dit moment onderzoek ik of het toegestaan is om en zo ja hoe ik deze kosten deels zou kunnen compenseren. Bij het grootste deel van de taxameters kunnen zowel de nieuwe tarieven als het tijdstip waarop deze actief worden tijdens de herprogrammering worden ingevoerd. Een actie die vergelijkbaar is met de toenmalige aanpassing van de gulden naar de euro.

## **Handhaving en voorlichting**

Mijn inspectie zal een op de nieuwe tariefstructuur en de taxameteraanpassing gericht handhavingsplan ontwikkelen. Daarin zal ook speciale aandacht worden gegeven aan de zowel qua opzet als leesbaarheid aan te passen tariefkaart.

Een uitgebreide voorlichtingscampagne voor de (potentiële) taxigebruiker wordt zoveel mogelijk samen met consumentenorganisaties gevoerd en is inmiddels in ontwikkeling.

Ook is uitgebreide voorlichting aan de taxibranche geboden, teneinde tijdig de nieuwe tariefstructuur doorgevoerd te kunnen hebben. Zoals al aangegeven wordt aan alle vervoerders onder meer een rekenmodel voor het omrekenen van de tarieven beschikbaar gesteld.

## **Tot slot**

De voorstellen voor een transparante tariefstructuur zijn voortgekomen uit de evaluatie na 4 jaar deregulering van de taximarkt. De wijze waarop de taximarkt in Nederland is geregeld wijkt op een aantal belangrijke punten af van die in veel van de ons omringende landen. Belangrijk verschil in dit kader is de tariefvrijheid die de Nederlandse taxivervoerder heeft, waarbij voor de variabele straattaxitarieven het maximumtarief als plafond in acht genomen dient te worden. In de huidige Nederlandse taximarkt is voor het goed functioneren van de taximarkt een volwaardige positie van de consument een belangrijke voorwaarde. Uit gedegen onderzoeken onder consumenten bleek dat juist de ondoorzichtige tariefstructuur veel consumenten ervan weerhoudt om een taxi te nemen. De voorgestelde transparante tariefstructuur en de nadere uitwerking daarvan in bijgaande ontwerpregeling is bedoeld om deze belangrijke onvolkomenheid op te heffen. Na uitgebreid onderzoek naar de verschillende mogelijke structuren en het intensieve overleg daarover, is de nu voorliggende structuur als de meest effectieve uit de bus gekomen. Vanzelfsprekend is dat de bekendmaking van de tarieven daarbij van groot belang is. Tijdens het plenaire debat van 6 april 2006 heb ik aangegeven bereid te zijn om de

effecten van de introductie van de nieuwe tariefstructuur nauwlettend te volgen en na een jaar te evalueren.

Ik ben van mening dat de nu voorliggende ontwerperegeling een goede invulling is van hetgeen met de eerdere wetswijziging is beoogd en ga ervan uit dat de invoering van transparante tarieven voor de straattaxi de positie van de reiziger versterkt en een positieve impuls geeft aan de kwaliteit van het straattaxivervoer

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