



Regeling tot wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer (dubbeltariefsysteem)

10 oktober 2011
Nr. IENM/BSK-2011/129989

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 81 van de Wet personenvervoer 2000 en de artikelen 72a en 73 van het Besluit personenvervoer 2000;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1a, tweede lid, wordt 'ingericht voor het vervoer van vijf tot en met acht personen' vervangen door: ingericht voor het vervoer van vijf tot en met acht personen en waarin ook feitelijk tenminste vijf personen aanwezig zijn.

B

Na artikel 1a worden drie nieuwe artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 1b

In afwijking van artikel 1, eerste lid, en artikel 1a, eerste en tweede lid, en onverminderd het bepaalde in artikel 1, tweede tot en met het zesde lid, bestaat het in die bepalingen bedoelde maximumtarief voor taxivoer met ingang van de dag van inwerkingtreding van dit artikel uit de optelsom van:

- a. een vast bedrag van ten hoogste € 2,50 dan wel, indien dat vervoer plaatsvindt in een motorrijtuig dat voldoet aan artikel 1a, tweede lid, ten hoogste € 5,08;
- b. een bedrag van ten hoogste € 1,83 per kilometer van de taxirit dan wel, indien dat vervoer plaatsvindt in een motorrijtuig dat voldoet aan artikel 1a, tweede lid, ten hoogste € 2,31 en
- c. een bedrag van ten hoogste € 0,30 per minuut van de duur van de taxirit dan wel, indien dat vervoer plaatsvindt in een motorrijtuig dat voldoet aan artikel 1a, tweede lid, ten hoogste € 0,35.

Artikel 1c

1. De vervoerder verstrekt bij toepassing van artikel 1b de reiziger na afloop van het verrichte taxivervoer een automatisch gegenereerd ritbewijs waarop tenminste de volgende gegevens staan vermeld:
 - a. informatie over de door de vervoerder toegepaste tarieven, gebaseerd op de in artikel 1, vijfde en zesde lid, en artikel 1b bedoelde bedragen;
 - b. de gereden afstand uitgedrukt in kilometers tot tenminste één cijfer achter de komma nauwkeurig;
 - c. het begintijdstip en het eindtijdstip van de rit uitgedrukt in uren en minuten, alsmede de datum van het begintijdstip van de rit;
 - d. de totaalprijs op basis van de onderdeel a bedoelde tarieven;
 - e. het personenvervoernummer dat staat aangegeven op de vergunning, bedoeld in artikel 76, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000;
 - f. het kenteken van de taxi waarmee het taxivervoer is verricht;
 - g. de naam, het adres en telefoonnummer van de vervoerder en, indien deze gegevens afwijken van de instantie die de klachten over het taxivervoer in behandeling neemt, het

¹ Laatstelijk gewijzigd bij regeling van 26 januari 2011, Stcrt. 1715.



adres, de naam, en telefoonnummer van de instantie waarmee de vervoerder is overeengekomen dat klachten over taxivervoer door deze instantie in behandeling worden genomen;

h. de naam van het landelijk klachtenmeldpunt met vermelding van het corresponderende telefoonnummer en internetadres.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing indien sprake is van een vast tarief als bedoeld in artikel 1, derde lid.
3. De in het eerste en tweede lid bedoelde weergave van de aldaar genoemde informatie dient duidelijk kenbaar en in overeenstemming met de werkelijkheid te zijn en, voor zover van toepassing, een nauwgezette en rechtstreekse weergave te zijn van de relevante gegevens die de basis zijn voor de werking van de in artikel 127 dan wel artikel 78 van het Besluit personenvervoer 2000 bedoelde taxameter dan wel voor de werking van de in artikel 79 van dat besluit bedoelde boardcomputer.
4. Het eerste lid is niet van toepassing, indien sprake is van in artikel 81, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000 bedoeld vervoer.
5. Indien door de taxivervoerder en de consument toepassing wordt gegeven aan artikel 1, vijfde of zesde lid, dan wel sprake is van taxivervoer met meerdere personen met meerdere opstapadressen dan wel meerdere bestemmingen, wordt het daarmee verbandhoudende tarief met de daarmee verbandhoudende eindprijs voor de betrokken consument ofwel vermeld op het in het eerste lid bedoelde totale ritbewijs ofwel op een afzonderlijk ritbewijs. Het laatstbedoelde ritbewijs mag tevens handgeschreven zijn mits duidelijk leesbaar en kenbaar, en mag voor de in dit lid bedoelde onderwerpen deel uitmaken van het in het eerste lid bedoelde ritbewijs.

Artikel 1d

In afwijking van de artikelen 1b en 1c kan de vervoerder tot en met 31 maart 2012 de in artikel 1a bedoelde tarieven toepassen.

C

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'Het tarief, bedoeld in artikel 1, eerste of vijfde lid,' vervangen door 'Het tarief, bedoeld in artikel 1, eerste of vijfde lid, dan wel artikel 1b' en wordt 'model A' vervangen door: model A dan wel model A1.
2. In het tweede lid wordt 'artikel 4, tweede lid', telkens vervangen door: artikel 76, eerste lid.
3. In het vierde lid wordt '84, tweede lid' vervangen door: 81, tweede lid.

D

In artikel 2a wordt 'artikel 1 of 2 vorm' vervangen door: de artikelen 1, 1a, 1b, 1c en 2 vormen.

E

In de bijlage wordt een model A1 toegevoegd dat komt te luiden overeenkomstig de bijlage bij deze regeling.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst, met uitzondering van Artikel I, onderdeel A, dat in werking treedt met ingang van 1 juli 2012.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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



BIJLAGE

Model A1 (specimen)

Voor info, klachten en suggesties:

Taxi Snel & Co, ☎ 06-12345678

Registratie-nr.: P - 12345

U kunt ook terecht bij:

www.taxiklacht.nl of ☎ 0900 202 1881
[13 ct/min.]

Tariefsoort	Instap	Prijs per km	Prijs per minuut
1. Dag 6 – 24u	2,20	1,50	0,20
2. Nacht 0 – 6u	2,30	1,40	0,25
3. Reductie	2,10	1,30	0,18



TOELICHTING

Algemeen

Deze regeling strekt tot aanpassing van de in de regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer (hierna te noemen: Tariefregeling) vastgestelde tariefbedragen in verband met de invoering van een nieuwe tariefstructuur: het zogenoemde dubbeltariefsysteem. Dit betekent dat de prijs van een taxirit, naast een starttarief, voortaan wordt bepaald door de gereden afstand en – dat is het nieuwe element – de duur van de taxirit. Daarnaast geldt voor de taxivervoerder een verplichting om op een ritbewijs bepaalde relevante gegevens over het berekende taxitarief en taxirit zichtbaar te maken. Dit dient het belang van een transparante toepassing van de nieuwe tariefstructuur en de positie van de consument.

Toepassing van deze nieuwe tariefsystematiek wordt verplicht met ingang van 1 april 2012. Voor de periode vanaf de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling tot en met 31 maart 2012 geldt een overgangsvoorziening. Gedurende deze periode kan een taxivervoerder ofwel nog de bestaande tariefstructuur toepassen ofwel, in de plaats daarvan, reeds toepassing geven aan de nieuwe tariefstructuur met het verplichte ritbewijs. De nieuwe tariefstructuur vergt door de taxivervoerders te organiseren technische aanpassingen van de taxameter en aanschaf of aanpassing van apparatuur in verband met het ritbewijs. Deze aanpassingen kunnen niet tegelijkertijd in alle taxi's worden doorgevoerd. Een overgangperiode kan daarom niet worden gemist en waarborgt een goede invoering van de nieuwe structuur.

Het voornemen en de uitkomsten van het onderzoek naar verbeteringen van de bestaande tariefstructuur, en het voornemen van de overstap naar een dubbelsysteem is aan de Tweede Kamer voorgelegd en toegelicht in onder meer de brieven van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 26 juni 2008¹ (Taxivisie), van 11 maart 2009² (midterm-evaluatie taxitariefstructuur), van 9 juli 2009³ (implementatie Taxivisie) en van 25 november 2009⁴ (uitwerking dubbeltariefsysteem), en door de Minister van Verkeer en Waterstaat besproken met de Tweede Kamer tijdens het Algemeen Overleg van 25 maart 2010⁵. In het verlengde hiervan heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu bij brieven van 31 mei 2011⁶ en 30 augustus 2011 aan de Tweede Kamer, het beoogde dubbeltariefsysteem nader geconcretiseerd en gemotiveerd.

Aanleiding aanpassing tariefstructuur

De tot op heden bestaande tariefsystematiek ligt vast in de artikelen 1 en 1a van de Tariefregeling en is ingevoerd met ingang van 1 februari 2008. Beoogde doelstellingen bij de invoering waren: een hanteerbare, rechtvaardige en transparante toepassing, keuzevrijheid voor de consument en een toename van het gebruik van de taxi. Uitgangspunt van die systematiek is dat de taxivervoerder aan de consument een starttarief en een tarief per gereden kilometer in rekening brengt. In het kader van de invoering is destijds door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat toegezegd om de werking van die nieuwe tariefstructuur in 2008/2009 te evalueren aan de hand van de praktijkervaringen, daarbij zowel lettend op het belang van de consument als het belang van de taxivervoerder. Deze evaluatie heeft mede plaatsgevonden op basis van een aantal onderzoeksrapporten⁷. Uit de evaluatie blijkt dat om de doelstellingen te behalen verdere verbeteringen in de tariefstructuur nodig zijn. In het kader van de evaluatie heeft de taxibranche voorts gewezen op een in bepaalde situaties voorkomende onrechtvaardige uitwerking van de bestaande tariefstructuur. Dit hangt samen met het ontbreken van de tijdsfactor in de opbouw van het bestaande tarief. In de grotere steden, maar ook meer in het algemeen, worden taxiondernemers steeds vaker geconfronteerd met vertragingen bij de uitvoering van een taxirit. Door congestie als gevolg van het toenemende wegverkeer en aanleg en onderhoud van wegen duurt een taxirit langer dan wanneer de taxirit zonder oponthoud kan worden gereden. Ook bestaan er onduidelijkheden indien er op verzoek van de consument moet worden gewacht. Het risico van vertraging kan niet in de tot dusverre bestaande tarieven worden verdisconteerd en ligt tot op heden eenzijdig bij de ondernemer. Dit raakt niet alleen het belang van een redelijke bedrijfsvoering maar leidt ook tot het risico van onwenselijk gedrag jegens consumenten, tot uitdrukking komend in bijvoorbeeld onregelmatigheden bij het in rekening te brengen tarief of de weigering van korte ritten waar de ondernemer vertraging verwacht.

Tegen deze achtergrond is de wenselijkheid van invoering van een dubbeltariefsysteem naar voren gekomen. In het kader van de evaluatie zijn het huidige tariefsysteem en het dubbelsysteem met

¹ Kamerstukken II 2007/08, 31 521, nr. 1.

² Kamerstukken II 2008/09, 31 521, nr. 17.

³ Kamerstukken II 2008/09, 31 521, nr. 23.

⁴ Kamerstukken II 2009/10, 31 521, nr. 42.

⁵ Kamerstukken II 2009/10, 31 521, nr. 49.

⁶ Kamerstukken II 2010/11, 31 521, nr. 60.

⁷ Mid-term review taxitarieven, Berenschot, 2008; Evaluatie taxitariefstructuur, 1-meting, Berenschot, 2009; Evaluatie taxitariefstructuur, effecten voor consumenten en bedrijven, Berenschot, 2009.



elkaar vergeleken. Zoals ook in de genoemde brief van 9 juli 2009 aan de Tweede Kamer is aangegeven, heeft deze vergelijking uitgewezen dat het dubbeltariefsysteem kan leiden tot de bovenaangegeven doelstellingen⁸. Bovendien past invoering van het dubbeltariefsysteem met het daarbij behorende maatschappelijke draagvlak in het algemene traject van verbetering van de kwaliteit van taxivervoer zoals dit mede wordt geïmplementeerd door de Wet van 26 mei 2011 tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000, houdende regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer⁹.

Deze overwegingen hebben geleid tot invoering van het dubbel(tarief)systeem zoals dat vastligt in de onderhavige wijzigingsregeling.

Randvoorwaarden invoering dubbel(tarief)systeem; artikelen 1b en 1c van de Tariefregeling

Zoals in de meergenoemde brief van 9 juli 2010 aan de Tweede Kamer is toegezegd en bevestigd tijdens het genoemde Algemeen Overleg met de Tweede Kamer van 25 maart 2010, zijn bij de voorliggende nieuwe tariefstructuur twee randvoorwaarden aangehouden.

De eerste heeft betrekking op de doelstelling dat door invoering van het dubbel(tarief)systeem het taxigebruk of een taxirit voor de klant gemiddeld en landelijk niet duurder wordt dan het bestaande tariefsysteem. In dat kader is nader onderzoek verricht en zijn diverse rekenvarianten in beeld gebracht¹⁰, hetgeen heeft geleid tot de in het nieuwe artikel 1b van de Tariefregeling vastgelegde tariefopbouw. In de onderdelen a, b en c, van dat artikel zijn objectieve maximale tarieven bepaald voor achtereenvolgens het vaste opstapbedrag, het bedrag per kilometer van de afgelegde rit en het bedrag per minuut van de duur van de rit. Dit leidt er ten algemene toe dat waar zich gedurende een taxirit vertragingen voordoen, sprake kan zijn van een hogere prijs, en waar zich geen of minder vertragingen voordoen, sprake kan zijn van een lagere prijs.

Daarnaast moet de inrichting van een nieuw tariefsysteem zo goed mogelijk aansluiten bij de algemene belangen van transparantie en kenbaarheid van de handelwijze van een taxivervoerder. Dit hangt samen met het belang van de consument om op enig moment de juistheid van de tariefberekening na kunnen te gaan en bij constatering van eventuele onregelmatigheden de vervoerder daarop aan te kunnen spreken. Deze, op het belang van de consument toegespitste, elementen van zichtbaarheid, herkenbaarheid, traceerbaarheid en afrekenbaarheid staan in het taxidossier centraal. Dit betekent dat een rechtens juiste toepassing van het dubbeltariefsysteem onlosmakelijk is verbonden aan de eis dat de vervoerder na afloop van de rit aan de consument een automatisch gegenereerd ritbewijs verstrekt waarop gegevens staan vermeld betreffende onder meer het toegepaste tarief, de gereden afstand, de duur van de rit, de berekening van de eindprijs en enkele andere objectieve gegevens op basis waarvan de consument de vervoerder achteraf eventueel kan aanspreken. Deze informatie is bij invoering van het dubbeltariefsysteem des te meer van belang omdat de prijs van een taxirit vooraf moeilijker is in te schatten. Dikwijls is niet bekend of en hoeveel vertraging gedurende de taxirit zal optreden. Van belang is dus dat de consument na afloop van de rit dan duidelijkheid verkrijgt over onder meer de gereden afstand, de duur van de taxirit en de tarieven.

Deze gegevens moeten direct na afloop van de rit worden gegenereerd. Dit ritbewijs moet aan de consument worden verstrekt, ook als deze er niet om vraagt. Dit ligt vast in het nieuwe artikel 1c van de Tariefregeling. Het is aan de consument om te bepalen of hij van de geboden informatie gebruik wil maken.

De wijzigingsregeling leidt voor de taxivervoerders dus, naast een aanpassing van de taxameter, tot de aanschaf van een adequaat apparaat of ander middel met behulp waarvan de desbetreffende gegevens aan de consument kunnen worden verstrekt (zie voorts onder *administratieve lasten*). In de wijzigingsregeling worden geen nieuwe technische eisen gesteld: waar het om gaat is dat de aan de consument overhandigde gegevens een weergave zijn van de werkelijkheid. Dit is tot uitdrukking gebracht in artikel 1c, derde lid. Zo geldt in het bijzonder voor de in artikel 1c, eerste lid, onderdelen a en e tot en met h, bedoelde informatie (zoals het personenvervoernummer) dat deze volgens de geldende regelgeving niet per sé op basis van de taxameter hoeven te worden gegenereerd. Deze gegevens kunnen aldus bijvoorbeeld ook worden ingeprogrammeerd in de printer of op de printbon worden voorgedrukt. Dit laatste geldt niet voor de in de onderdelen b tot en met d bedoelde informatie aangaande de prijsvaststelling; deze informatie wordt op grond van artikel 127 dan wel artikel 78 van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) opgeslagen in de taxameter en dient gelet op het bepaalde in artikel 1c, derde lid, dus rechtstreeks (automatisch) op het ritbewijs te zijn vermeld. De wettelijke eisen aangaande de taxameter en het gebruik daarvan blijven uiteraard onverkort van toepassing.

⁸ Zie voetnoot 2.

⁹ Stb. 289.

¹⁰ Rapportage Berekening van nieuw vast te stellen maximumtarieven voor de opstaptaxi op basis van het gebruik van het dubbeltariefsysteem, NEA, 2009; aangevuld door Rapportage berekening maximumtarieven straattaxi bij invoering dubbeltariefsysteem en inzicht in kostenstructuur straattaxi, NEA, 2010.



Overigens is het in dit stadium in veel gevallen technisch niet mogelijk om op het in artikel 1c, eerste lid, bedoelde ritbewijs transparante informatie vast te leggen in situaties van toepassing van het wachttarief (artikel 1, vijfde lid) of van het tarief voor aanvullende diensten (artikel 1, zesde lid). Dit geldt ook indien sprake is van taxivervoer met meerdere personen met meerdere opstapadressen dan wel meerdere bestemmingen. Anderzijds is het ook in deze situaties wenselijk dat de taxivervoerder de consument van objectieve informatie voorziet. Tegen die achtergrond is in artikel 1c, vijfde lid, vastgelegd dat indien sprake is van de voornoemde situaties het daarmee verbandhoudende tarief met de daarmee verband houdende eindprijs ofwel wordt vermeld op het in het artikel 1c, eerste lid, bedoelde ritbewijs ofwel wordt vermeld op een afzonderlijk bewijsstuk. Het laatstbedoelde bewijsstuk mag tevens handgeschreven zijn. De tekst laat de ruimte om op deze onderdelen te kiezen voor ofwel het uitreiken van een aanvullend (handgeschreven) bewijsstuk ofwel het (handgeschreven) vermelden van die gegevens op het in artikel 1c, bedoelde ritbewijs.

Overigens wordt voorzien in gefaseerde invoering van de boordcomputer taxi. In dat traject kunnen de functies van de boordcomputer, taxameter en printer binnen de technische mogelijkheden en wettelijke kaders nader worden geïntegreerd, en kan worden beoordeeld of ook het aanvullende ritbewijs van artikel 1c, vijfde lid, uiteindelijk kan opgaan in die nieuwe techniek.

Volledigheidshalve wordt er nog op gewezen dat de onderhavige wijzigingsregeling inhoudelijk alleen betrekking heeft op invoering van het dubbeltariefsysteem. In de overige bestaande tariefbepalingen wordt geen wijziging aangebracht. Zo blijft het voor de ondernemer op grond van het bestaande artikel 1, derde lid, van de Tariefregeling mogelijk om de consument in plaats van het 'dubbeltarief' een vast eindtarief per rit aan te bieden. Dit tarief geldt uiteraard alleen indien dit tarief vooraf aan de consument kenbaar is gemaakt en daarover tussen de ondernemer en de consument overeenstemming bestaat. Op grond van artikel 127 dan wel artikel 78 van het Bp2000 en het thans ingevoerde nieuwe artikel 1c, derde lid, van Tariefregeling, moet (ook) dit vaste bedrag zichtbaar door de taxameter worden aangegeven en geldt ook de eis van de verstrekking van het ritbewijs met de prijsbepaling.

Overgangsvoorziening; artikel 1d van de Tariefregeling

Toepassing van de nieuwe tariefssystematiek wordt verplicht met ingang van 1 april 2012. Voor de periode vanaf de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling tot en met 31 maart 2012 geldt een overgangsvoorziening. Dit ligt vast in het nieuwe artikel 1d van de Tariefregeling. Gedurende deze periode kan een taxivervoerder ofwel nog de bestaande tariefstructuur toepassen ofwel, in de plaats daarvan, reeds toepassing geven aan de nieuwe tariefstructuur. De nieuwe tariefstructuur vergt door de taxivervoerders te organiseren technische aanpassingen van apparatuur (met name aanpassing van de taxameter) en het realiseren van voorzieningen om het ritbewijs te genereren. Deze aanpassingen kunnen niet tegelijkertijd in alle taxi's worden doorgevoerd. Een overgangsperiode kan daarom niet worden gemist en waarborgt een goede invoering van de nieuwe structuur. Na 31 maart 2012 is het dus niet meer mogelijk om het bestaande tariefsysteem van artikel 1a toe te passen. Deze invoeringsdatum met de overgangsperiode is ook aangekondigd in de genoemde brieven van 31 mei 2011 en 30 augustus 2011 van de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanpassing taxameters in relatie tot de Metrologiewet

Op grond van artikel 127 dan wel artikel 78 van het Bp2000 dient elke taxi te beschikken over een taxameter. De meeste bestaande taxameters die voorafgaand aan de invoering van de nieuwe Metrologiewet (onder gelijktijdige intrekking van de oude IJkwet) voldeden aan de gestelde gebruiks-eisen mogen op grond van artikel 47 van de Metrologiewet nog steeds worden gebruikt zolang zij aan de eisen van de IJkwet blijven voldoen. De Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie is verantwoordelijk voor deze wetgeving. Geleidelijk zullen de 'oude' ijkwettelijke meetinstallaties worden vervangen door modernere meetinstrumenten die (moeten) voldoen aan de eisen van de Metrologiewet met de daarop gebaseerde uitvoeringsregelgeving. Het voorziene natuurlijke moment waarop daarvan sprake zal zijn bij de taxameters valt naar verwachting in veel gevallen samen met de verplichte invoering van de boordcomputer taxi. In de komende periode wordt voorzien in een gefaseerde invoering van de boordcomputer¹¹.

Toepassing van het dubbeltariefsysteem noopt tot een aanpassing van de bestaande taxameters. Taxameters die na een dergelijke aanpassing opnieuw in gebruik worden genomen vallen zonder nadere voorzieningen in beginsel onder het regime van de nieuwe Metrologiewet met de daarop gebaseerde uitvoeringsregelgeving. Toepassing van dit regime leidt tot ingrijpende technische wijzigingen waarvoor een groot deel van de bestaande taxameters ongeschikt zijn. Dit zou tot

¹¹ Stb. 2009, 472.



vroegtijdige vervanging van taxameters leiden terwijl het moment van verplichte invoering van de boordcomputer nog aanstaande is en in dat kader weer een nieuwe investeringsslag en aanpassingen aan de orde zijn. Ter vermindering van onevenredige en onnodige investerings- administratieve lasten wordt door de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie op grond van de Metrologiewet een overgangsvoorziening getroffen. Deze komt er in beginsel op neer dat het gebruik van de bestaande taxameters die de relatief geringe aanpassing hebben ondergaan *in verband met de invoering van het dubbeltariefsysteem*, onder het 'oude' ijkwettelijke regime blijft vallen. Deze voorziening treedt in werking met ingang van het tijdstip waarop de onderhavige wijzigingsregeling in werking treedt.

Overige wijzigingen

In de voorliggende wijzigingsregeling wordt voorts voorzien in aanpassing van artikel 1a, tweede lid. Ingevolge deze bestaande bepaling gelden voor zover hier relevant hogere maximumtarieven indien het taxivervoer plaatsvindt in een motorrijtuig ingericht voor het vervoer van vijf tot en met acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen. Dit hogere tarief kan strikt genomen ook worden gevraagd in situaties waarin een taxichauffeur weliswaar met een dergelijk voertuig komt voorrijden, maar het voertuig wordt gebruikt om slechts een enkele passagier te vervoeren. Dit is niet in overeenstemming met de geest van die bepaling. Dit geldt eens te meer daar de praktijksituatie uitwijst dat de aanschaf- en exploitatiekosten betreffende een dergelijk voor meer dan vier passagiers ingericht voertuig in het algemeen nauwelijks hoeven te verschillen van een 'gangbare' personenauto. In het aangepaste artikel 1a, tweede lid, is daarom vastgelegd dat het hogere maximumtarief slechts geldig is indien in het desbetreffende voertuig feitelijk tenminste vijf passagiers aanwezig zijn. Uit oogpunt van zorgvuldig bestuur en om de sector de nodige gelegenheid te beiden om op de aanscherping in te spelen, treedt deze aanpassing in werking met ingang van 1 juli 2012. Overigens zal in de voorziene evaluatie van de nieuwe tariefstructuur ook de werking en wenselijkheid van artikel 1a, tweede lid, worden herbeoordeeld hetgeen er toe kan leiden dat die bepaling (het hogere maximumtarief voor taxibusjes) met ingang van een nader te bepalen tijdstip komt te vervallen.

Nalevingskosten

De wijzigingsregeling heeft met name betrekking op taxiondernemers die actief zijn op de straattaxi-markt (telefonisch bestellen, aanhouden op straat of taxistandplaats). De regeling kan voor deze groep leiden tot nalevingskosten.

Nalevingskosten zijn kosten voor het bedrijfsleven en/of burgers die voortvloeien uit verplichtingen tot het doen of nalaten van handelingen of gedragingen (inhoudelijke verplichtingen), en daarnaast verplichtingen tot het inwinnen en verschaffen van informatie over die handelingen en gedragingen (administratieve lasten). Hieraan kunnen kosten verbonden zijn.

De nalevingskosten voor taxiondernemers hangen samen met de volgende handelingen.

- Kennisnemen van de nieuwe regeling
- (Laten) aanpassen van de taxameter
- Aanschaf en installatie (print)apparaat, dan wel aanpassing daarvan, ten behoeve van het genereren van het voorgeschreven ritbewijs
- Bestellen van nieuwe tariefkaarten dan wel
- Downloaden, printen en invullen van nieuwe tariefkaarten;
- Vervangen van tariefkaarten in het taxivoertuig.

De kosten van aanpassing van de taxameter en de inbouw of aanpassing van een bovenbedoeld apparaat zijn sterk afhankelijk van het gebruikte type taxameter en de keuze en beschikbaarheid van het desbetreffende type apparaat. De benodigde tijd voor de aanpassing van de taxameter en de inbouw of aanpassing van het apparaat kan volgens de ter beschikking staande informatie oplopen tot enkele uren per taxi. Het merendeel van de straattaxi's beschikt nog niet over een (print)apparaat waarmee na afloop van de taxirit een ritbewijs wordt gegenereerd.

In totaal betreft het ongeveer 16.000 straattaxi's. Op basis van door leveranciers ter beschikking gestelde informatie kost de aanschaf van een nieuwe taxameter gemiddeld € 350 en de aanpassing/ ombouw van een reeds beschikbare taxameter € 150. Het merendeel van de straattaxi's moet bovendien een (print)apparaat aanschaffen ten behoeve van het na afloop van de rit te genereren ritbewijs. De kosten van een nieuwe printer worden geschat op € 200. De betrokken ondernemers (4500) moeten voorts de tariefkaarten in iedere straattaxi vervangen. De gecumuleerde nalevingskosten worden aldus als volgt berekend.



– Aanschaf nieuwe taxameter:	6.000 x	€ 550	=	€ 3.300.000
– Aanpassing bestaande taxameters:	10.000 x	€ 150	=	€ 1.500.000
– Aanschaf printapparaat:	14.000 x	€ 280	=	€ 3.920.000
– Vervangen tariefkaarten:	4.500 x	€ 14	=	€ 63.000
– Kennisnemen nieuwe regelgeving:	4.500 x	€ 5,60	=	€ 25.200
<i>Totaal:</i>				<i>€ 8.808.200</i>

Advies Overlegorgaan Personenvervoer

Een ontwerp van deze regeling is overeenkomstig artikel 106 van de Wet personenvervoer 2000 voorgelegd aan het Overlegorgaan Personenvervoer. Van de zijde van het Koninklijk Nederlands Vervoer Taxi (KNV taxi), Reizigersvereniging rover (Rover), Connexxion Taxi Services, DVG personenvervoer en Taxi- en touringcarcentrale Noord Oost Friesland zijn reacties ontvangen. In het onderstaande wordt hierop nader ingegaan.

– Het dubbeltariefsysteem; hoogte van de maximumbedragen

De reacties zijn op het punt van de invoering van het dubbeltariefsysteem in hoofdzaak instemmend van aard. De standpunten over de hoogte van de in het ontwerp genoemde bedragen lopen sterk uiteen. Verschillende instanties vinden de bedragen te hoog, passend of juist te laag.

De verschillende standpunten zijn niet nieuw. De gekozen bedragen zijn de resultante van een zorgvuldig gekozen afwegingskader en van zorgvuldig onderzoek. Dit is elders in deze toelichting uitvoerig gemotiveerd, als ook in de genoemde aan de Tweede Kamer gerichte brieven van 31 mei 2011 en 30 augustus 2011. De ingekomen reacties hebben op dit onderdeel niet geleid tot aanpassingen.

– Het automatisch gegenereerde ritbewijs

De reacties zijn ook op het punt van het automatisch gegenereerd ritbewijs overwegend instemmend van aard. Wel zijn in de reacties enkele vraagpunten naar voren gebracht.

KNV taxi is van mening dat in een gemeente waar de groepsplicht gaat gelden in plaats van de vermelding (op het ritbewijs) van de naam van de vervoerder, de naam van de groep afdoende zou moeten zijn. Deze suggestie is niet overgenomen. Het met deze regeling ingevoerde ritbewijs is in de eerste plaats opgezet als een landelijk bewijsstuk. Naar verwachting zal alleen in de grotere gemeenten met een specifieke taxiproblematiek het model van groepsvorming worden ingevoerd. Daarnaast blijft het van belang dat een consument aan de hand van de gegevens van het ritbewijs direct op de hoogte raakt van de gegevens van de vervoerder zelf. Het is in de eerste plaats de vervoerder die op grond van de Wp2000 aan wettelijke vereisen is gebonden en die in directe relatie staat tot de consument. Overigens verzet de onderhavige regeling zich er in beginsel niet tegen dat een gemeente op grond van de nieuwe taxibepalingen van de artikelen 82a en 82b (uit hoofde van de aldaar bedoelde doelstellingen) voorschrijft dat op een ritbewijs (tevens) de kenmerken van de betrokken 'groep' moeten worden vermeld.

KNV taxi vraagt zich verder af waarom naast het telefoonnummer en naam van de website ook nog de naam van het klachtenmeldpunt zelf op het ritbewijs moet staan. Achtergrond van dat vereiste is dat de naam van de website en de naam van het klachtenmeldpunt toch twee verschillende zaken zijn; niet kan worden uitgesloten dat die naamgevingen in de toekomst uit elkaar gaan lopen.

KNV taxi ziet voorts graag dat het toegestaan wordt om de in artikel 1c, vijfde lid, van de regeling bedoelde aanvullende gegevens handgeschreven op het ritbewijs bij te plaatsen. Deze wens stuit niet op bezwaren; artikel 1c, vijfde lid, is in dat verband aangepast.

Rover ziet graag nog enkele aanvullende gegevens op het ritbewijs vermeld, met name de relevante GPS-coördinaten van de rit en de gegevens van de taxibestuurder. Bekendheid van deze gegevens bij de consument kan inderdaad meerwaarde hebben. Het op juiste wijze genereren van deze gegevens is echter afhankelijk van de boordcomputer. De boordcomputer wordt gefaseerd ingevoerd. Het ligt dan ook in de bedoeling om de meldplicht van de door Rover bedoelde aanvullende gegevens te verbinden aan het moment dat de boordcomputer landelijk verplicht is gesteld. Het ritbewijs is een geheel nieuw onderdeel van de taxiregelgeving en dat noopt tot een overzichtelijke en beheersbare invoering die ook rekening houdt met de technische haalbaarheid. Tegen die achtergrond acht ik eerdere invoering van deze aanvullende meldplicht niet verantwoord.

KNV taxi pleit voorts voor een snellere verplichte koppeling tussen de taxameter en de boordcomputer, namelijk uiterlijk aan het einde van de invoeringstermijn van de boordcomputer. Het belang van een verdere integratie van de taxameter, boordcomputer en printer wordt onderschreven, maar is mede afhankelijk van technische mogelijkheden. De opmerking van KNV taxi zal worden meegenomen bij de besluitvorming over het tijdstip van inwerkingtreding van artikel 78, vijfde lid, van het Bp 2000 waarin deze verplichte koppeling wordt geregeld.

Overigens betreft de onderhavige regeling van het ritbewijs een 'minimumregeling': het staat de betrokken vervoerders vrij het ritbewijs te voorzien van aanvullende relevante informatie.



– Tarieven voor vijf tot en met acht personen

In de voorgelegde ontwerpregeling is voorzien in een hoger tarief voor taxivoertuigen ingericht voor vijf tot en met acht personen (de bestuurder daaronder niet begrepen) en waarin ook feitelijk tenminste vier personen aanwezig zijn (de bestuurde daaronder niet begrepen). KNV taxi adviseert thans om het hogere tarief pas te laten gelden vanaf vijf passagiers. Dit voorstel stelt niet op bezwaren; de regeling is op dit punt aangepast.

Voor het overige hebben de ingekomen reacties niet geleid tot aanpassingen.

De datum van inwerkingtreding van de onderhavige regeling valt samen met de in het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten bedoelde invoeringsdatum. Dit geldt niet voor de feitelijke datum van publicatie van de regeling. Dit laatste wordt gerechtvaardigd door het in acht genomen zorgvuldige voorbereidingstraject van invoering van het dubbeltariefsysteem. Alle betrokken partijen zijn vanaf het begin nauw bij dit invoeringstraject betrokken geweest. Daarnaast leidt de regeling door de toegepaste overgangstermijn van artikel 1d eerst met ingang van 1 april 2012 tot verplichtingen: eerst vanaf dat moment wordt toepassing van het dubbeltariefsysteem voor de taxiondernemers daadwerkelijk verplicht. De invoeringsdatum en de overgangsperiode is ook nader gemotiveerd in de genoemde brieven aan de Tweede Kamer van 31 mei 2011 en 30 augustus 2011.

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