



## **Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 29 november 2023, nr. IENW/BSK-2023/348315, tot wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer in verband met de indexering voor het jaar 2024**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 81, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000;

BESLUIT:

### **ARTIKEL I**

Artikel 1a van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt '€ 3,60' vervangen door '€ 4,02'.
2. In het eerste lid, onderdeel b, wordt '€ 2,65' vervangen door '€ 2,96'.
3. In het eerste lid, onderdeel c, wordt '€ 0,44' vervangen door '€ 0,49'.
4. In het tweede lid, onderdeel a, wordt '€ 7,33' vervangen door '€ 8,17'.
5. In het tweede lid, onderdeel b, wordt '€ 3,34' vervangen door '€ 3,72'.
6. In het tweede lid, onderdeel c, wordt '€ 0,49' vervangen door '€ 0,55'.
7. In het derde lid wordt '€ 49,64' vervangen door '€ 55,35'.

### **ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen*



## TOELICHTING

### Inleiding

Deze regeling strekt tot wijziging van de Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivoer (hierna: de regeling) in verband met de verwachte kostenontwikkeling voor het jaar 2024. Hiertoe worden de in de regeling vastgestelde maximumtarieven aangepast.

### Indexering tarieven

Sinds 2010 worden de maximumtarieven voor taxivervoer jaarlijks geïndexeerd. Per 1 januari 2017 gebeurt dit op basis van de Landelijke Tarievenindex (LTI). Aanleiding hiervoor is de evaluatie van de tariefstructuur in de taxisector, waarover de Tweede Kamer bij brief van 16 juni 2016 is geïnformeerd.<sup>1</sup>

Voor 2024 komt uit de berekening een LTI van 11,50%. Dit betekent dat de vaste bedragen, de bedragen per kilometer en de bedragen per minuut hiermee worden verhoogd. Hetzelfde geldt voor het tarief dat de vervoerder, mits afgesproken met de consument, in rekening mag brengen voor de wachtperiode bij aanvang van de rit (zie artikel I).

De tarieven zijn bepaald door de LTI toe te passen op de niet afgeronde maximumtarieven van 2023.<sup>2</sup> Zodoende wordt voorkomen dat de maximumtarieven over de jaren heen feitelijk minder stijgen dan op grond van de index gerechtvaardigd zou zijn.

### Nalevingslasten

Als taxiondernemers op basis van de nieuwe (geïndexeerde) maximumtarieven kiezen voor het aanpassen van hun tarieven, dan kan dit nalevingslasten tot gevolg hebben. Deze lasten hangen samen met de volgende handelingen:

- het (laten) aanpassen van de taxameter;
- het downloaden, printen en invullen van nieuwe tariefkaarten; en
- het vervangen van tariefkaarten binnen en buiten het taxivoertuig.

De eenmalige lasten die samenhangen met de aanpassing van de taxameters zijn: 33.000 taxi's x 0,25 uur x € 28 = € 231.000. De eenmalige lasten die samenhangen met de nieuwe taxi-informatiekaarten zijn: 33.000 taxi's x 0,5 uur x € 28 = € 462.000. Als alle taxiondernemingen deze handelingen verrichten zijn de totale lasten € 693.000. Per taxivoertuig zou dit neerkomen op € 21,00. De feitelijke lasten zullen echter lager uitvallen. Niet alle taxi's verrichten vervoer waarvoor de maximumtarieven gelden. Dit geldt voor contractvervoer en in het geval dat uitsluitend taxivervoer wordt verricht waarbij de prijs vooraf is overeengekomen. Bovendien is het mogelijk dat in de praktijk niet alle taxiondernemers de (geïndexeerde) maximumtarieven doorberekenen.

### Consultatie

Door middel van internetconsultatie is aan een ieder de gelegenheid geboden om te reageren op een concept van deze regeling. Hiermee wordt voldaan aan artikel 106 van de Wet personenvervoer 2000. Dit heeft geleid tot drie reacties, waarvan de hoofdpunten hieronder zijn weergegeven.

In de reactie van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) wordt gepleit voor indexering met de zogenaamde NEA-kostenontwikkelingsindex, aangezien deze het meest toegesneden zou zijn op de taxibranche en voor het afschaffen van de wettelijke maximumtarieven omdat deze niet zouden passen bij een geliberaliseerde markt. Het zij benadrukt dat de maximumtarieven niet gelden voor contractvervoer en voor taxivervoer dat wordt aangeboden tegen een vast tarief per rit dat vooraf met de reiziger is overeengekomen. De tarifiering is onderdeel van de evaluatie van de Wp2000 die momenteel plaatsvindt.

In een andere reactie wordt aandacht gevraagd voor de hoge kosten van taxivervoer in Nederland. Deze regeling regelt enkel een jaarlijkse indexering en beoogt geen wijzigingen in de bestaande tariefstructuur. Het reguleren van de maximumtarieven is een belangrijk middel om met name

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2015/16, 31 521, nr. 100.

<sup>2</sup> Dat wil zeggen de maximumtarieven van 2022 waarop de LTI van 2023 is toegepast.



---

kwetsbare consumenten, zoals ouderen en toeristen, te beschermen wanneer zij een taxi nemen op straat.

Consumentenorganisatie Rover merkt in haar reactie op dat de LTI-index is vastgesteld op 11,50% en dat deze basisindex met 0,22% is verhoogd om de extra kosten van de basisservices van het nieuwe OV betalen in de tarieven te kunnen verwerken. Rover constateert terecht dat de taxisector niet is aangesloten op de huidige OV-chipkaart en ook nog niet op het nieuwe OV-betalen. Het doorberekenen van de extra verhoging van 0,22% is daarom niet gepast. Dit is in de definitieve regeling aangepast.

Rover adviseert ook negatief op de LTI van ruim 11%, omdat dit een tariefverhoging binnen twee jaar van bijna 20% betekent. Rover noemt de kostenverhoging die dit met zich meebrengt verontrustend en vraagt om een matiging van de maximale tarieven. De LTI is een jaarlijkse indexering die tot stand komt door een weging van de loon-, energie- en inflatieontwikkeling. Het stelt de ondernemers op de straattaximarkt in staat om de kostenstijgingen waarmee zij te maken hebben door te berekenen in de tarieven. Daar kan niet incidenteel van worden afgeweken.

KNV heeft in haar reactie gewezen op het aantal taxivoertuigen dat werd genoemd in de concept-regeling. Dat aantal is in de definitieve regeling bijgesteld naar 33.000.

Een ontwerp van deze regeling is niet aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd voor een formele toets omdat ministeriële regelingen die naar hun aard geen aanmerkelijke gevolgen voor de regeldruk zullen hebben, zoals regelingen betreffende de enkele vaststelling of wijziging van tarieven, geen voorafgaande toetsing door de ATR behoeven.

### **Inwerkingtreding**

De regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024, conform de vaste verandermomenten voor ministeriële regelingen.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen*