

INGEKOMEN 2 3 NOV. 1998

Kabinetsstandpunt



Naar een klantgericht taxivervoer

Populaire samenvatting
13 december 1996

Inhoudsopgave

Aanleiding	3
Minder regels	4
Doelstellingen	4
Nieuw	5
Capaciteit	5
Tarieven	6
Kwaliteit	6
Ondernemer	7
Chauffeur	7
Voertuig	8
Rij- en rusttijden	8
Vervoersgebieden	8
Controle en Handhaving	8
Bestuur	9
Andere Maatregelen	9
Standplaats	9
Betalen	9
Boordcomputer	9
Klachtencommissie	10
Belastingen	10
Nieuwe kansen	10
Tot slot	11

Bij het taxivervoer

De klant centraal

De taxi kan en moet een grotere rol spelen in het personenvervoer. Meer aandacht voor de klant, meer concurrentie en meer vrijheid voor de markt kunnen de branche nog beter laten functioneren. Kortom: de taxi als een beter produkt voor een aanvaardbare prijs. Op die wijze zal de taxi samen met het openbaar vervoer beter in staat zijn om autogebruikers te bewegen om over te stappen naar het collectief personenvervoer.

Dat is de motivatie van het kabinet voor een nieuw taxibeleid. De maatregelen, die dat beleid werkelijkheid moeten laten worden, zijn vastgelegd in de kabinets-

nota 'Naar Een Klantgericht Taxivervoer'. Een nota, die tot stand kwam na intensief overleg met alle betrokkenen (zoals de branche en de bestuurders). Voor u ligt een populaire samenvatting van die nota.

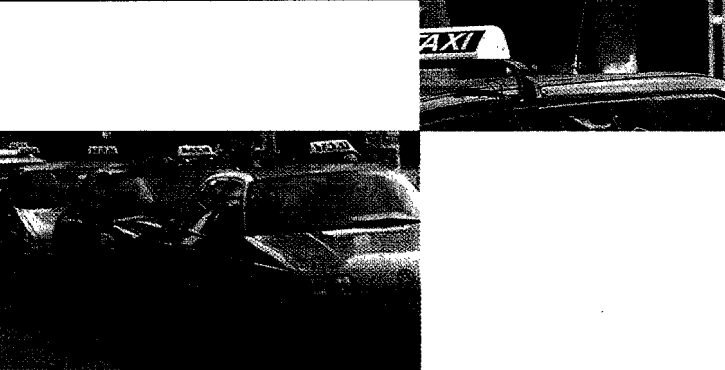
In de nota kiest het kabinet voor een drastische herziening van het beleid om het taxigebruik te stimuleren. Tot nu toe was dat beleid gericht op het aanbod van de taxi-ondernemer en minder op de wensen en de belangen van de taxigebruiker. Om de overgang naar het nieuwe beleid geleidelijk te laten verlopen voor de taxisector is een aantal overgangsmaatregelen genomen. 'Oud' beleid ver-

dwijnt in een aantal stappen, terwijl gelijktijdig 'nieuw' beleid van kracht wordt.

AANLEIDING

Het gebruik van de taxi is de afgelopen jaren ondanks een vrijer taxibeleid beperkt gebleven. Als vervanger van de auto schiet de taxi tekort. Vraag en aanbod sluiten niet goed op elkaar aan. Taxigebruikers noemen taxivervoer meestal duur en soms van slechte kwaliteit. Het taxivervoer is te eenzijdig. Slechts de deeltaxi (zoals de treintaxi) en taxivervoer voor bepaalde groepen zorgen voor enige groei.

Het huidige beleid beschermt bestaande taxi-bedrijven en bevordert concurrentie niet. Van de totale mobiliteit nam de taxi vorig jaar 1,2 procent in, het openbaar vervoer 10,3% en de auto 74,6%. Het kabinet wil dat veranderen door minder regels, andere regels, ondersteunende maatregelen en betere controle en handhaving. Dit alles zal leiden tot meer marktwerking en concurrentie. Samen met het openbaar vervoer moet de taxi dan gaan bijdragen aan verbetering van de leefbaarheid en de bereikbaarheid in Nederland.



Daar zijn veel mogelijkheden voor. Naast de gewone straattaxi wordt gedacht aan deeltaxisystemen met als voordelen zitplaatsverhuur en lagere tarieven. Het kabinet verwacht daarbij een afnemend onderscheid tussen taxivervoer en openbaar vervoer, zeker in gebieden waar niet altijd voldoende openbaar vervoer aanwezig kan zijn. In Haagse termen heet dat het 'Collectief Vraagafhankelijk Vervoer' (CVV).

MINDER REGELS

Het kabinet heeft besloten de huidige regels voor het taxivervoer drastisch te beperken. Ze blijken veel te knellend en belemmeren de

ondernemersvrijheid, de vestiging van nieuwe ondernemers en de komst van nieuwe vormen van taxivervoer. De prijzen worden kunstmatig hoog gehouden.

Het taxivervoer zal door die nieuwe vrijheid gaan groeien, zo verwacht het kabinet. Klantgericht en met een grotere rol voor de taxi in het totale vervoer in ons land.

Waar wil het kabinet uitkomen? Het nieuwe taxibeleid moet er toe leiden dat er variaties in prijs en kwaliteit komen en de klant meer keuzemogelijkheden heeft. De tarieven voor taxivervoer zullen gemiddeld genomen dalen. Maar het gebruik van

de taxi, in oude en nieuwe verschijningsvormen, zal toenemen.

In de sector komt meer dynamiek en concurrentie. Meer aandacht voor de wensen van de klant geeft meer omzet. De taxi krijgt een volwassen plaats in wat de 'totale vervoersketen' wordt genoemd: het geheel van benenwagen, fiets, auto, trein, tram, metro en bus. Daardoor kan de taxi het individuele autogebruik terugdringen, in de steden de files tegengaan en in de buitengebieden als vervangend openbaar vervoer rijden.

DOELSTELLINGEN

Hoofddoelstelling van het nieuwe beleid is het versterken van de rol van de taxi in het verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij staan de belangen van zowel de taxi-klant als de taxi-ondernemer voorop: een prima en betaalbaar product en een gezonde ontwikkeling van bedrijven en branche. Het streven is gericht op groei van het aantal taxikilometers en verbetering van de bezettingsgraad, dus meer ritten en met meer passagiers. Vooral de deeltaxi lijkt daarin succesvol te kunnen zijn.

Door een beter samenspel tussen taxi en openbaar vervoer verwacht het kabinet extra kansen voor de taxi. Dat kan door producten, die op elkaar zijn afgestemd

(zoals de Treintaxi) en door kaartsystemen. Niet alleen taxi-ondernemers kunnen hier een rol spelen, ook de openbaar vervoerbedrijven die steeds vaker vervoer van deur tot deur willen aanbieden.

Door meer marktwerking en concurrentie wil het kabinet de taxi aantekelijker maken. Als de prijs omhoog en de kwaliteit omhoog gaat zal de klant eerder en vaker van de taxi gebruik maken. De bemoeienis van de overheid met de taximarkt zal daarom

verder worden teruggedrongen. De huidige regelgeving is vaak onnodig, overbodig en hinderlijk voor de ondernemers op de markt.

Wat natuurlijk blijft zijn regels over de kwaliteitseisen voor de ondernemer, de chauffeur en de auto. Dus de voorwaarden om het beroep van taxi-vervoerder te mogen uitoefenen en de technische staat en veiligheid van de voertuigen. Regels voor capaciteit, prijzen en vervoersgebieden worden op termijn losgelaten. De toetreding tot de markt wordt daardoor vrij. Dit bevordert de concurrentie en de bedrijven kunnen meer op ontwikkelingen in de markt in te spelen.

NIEUW

Dit zijn de nieuwe maatregelen voor het taxibeleid.

Capaciteit

Tot nu toe regelt de overheid de zogenaemde capaciteit, dat wil zeggen het aanbod van taxi's. Hoeveel mogen er waar rijden. Dat wordt in drie stappen afgeschaft:

- Tot 2000 blijft alles bij het oude.

- In de periode 2000-2002 wordt het capaciteitsregime geleidelijk afgeschaft. Het aantal vergunningen mag zowel landelijk als per gebied aanzienlijk omhoog.

- In 2002 vervallen alle regels voor het capaciteitsbeleid en blijven alleen de kwaliteitseisen nog gelden.

Op die manier is een vrije toetreding tot de taximarkt bereikt. De toetreding tot het beroep wordt nog wel geregeld. Vanaf 2000 vervalt ook de zogenaemde 24-uursverplichting. De overheid wil bedrijven niet langer verplichten om 24 uur per dag aanbod van taxivervoer te garanderen. Ondernemers moeten zelf beslissen in welke mate ze voor hun klanten beschikbaar en bereikbaar zijn.



In sommige gebieden zou daardoor in de nachtelijke uren wel eens geen taxivervoer meer kunnen zijn. Het kabinet biedt de lagere overheden, zoals gemeenten, de mogelijkheid in dat geval de permanente beschikbaarheid van taxidiensten tegen commerciële tarieven in te kopen of aan te besteden.

Tarieven

Het kabinet wil de taxitarieven vrij laten. Dat gebeurt in twee stappen:

- In de periode 2000-2002 komt er één landelijk maximumtarief vast te stellen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daaronder mag

met de prijs worden geconcurrereerd.

- Vanaf 2002 zijn er vrije prijzen vast te stellen door de bedrijven.

Tot nu toe vinden consumenten de prijs gezien de geboden kwaliteit te hoog en kunnen ondernemers de kostenontwikkelingen niet altijd verrekenen. Door vrijlating van de tarieven kan nu op kwaliteit en prijs worden geconcurrereerd. Er kan beter worden ingespeeld op de vraag van de consument en er komt een betere verhouding tussen prijs en kwaliteit. Er wordt verwacht dat de gemiddelde taxitarieven zullen dalen.

Het voorgaande betekent voor de klant dat deze:

- voor de rit door het taxi-bedrijf op de hoogte dient te worden gebracht van de prijs door voorlichting en vermelding van de prijs op en/of in de auto;
- tijdens de rit door opname van de prijsstelling in de taximeter en straks de boordcomputer;
- na de rit door vermelding van de prijs op een kassabon (klachten over de prijs kunnen dan rechtstreeks worden doorgegeven aan het bedrijf genoemd op de kassabon).

Kwaliteit

Het kabinet stelt voortaan een aantal minimale kwaliteitseisen aan de ondernemer, de chauffeur en het voertuig:

- De taxiondernemer moet vanaf 1998 een bedrijfsvergunning hebben en dient aan vakbekwaamheidseisen te voldoen. De zogenoemde 'historische bekwaamheid' vervalt.
- De taxichauffeur moet vanaf 1998 een chauffeurspas hebben. Dat is een voor de reiziger zichtbare pas met pasfoto en persoonsgegevens.



- Het voertuig moet voor zien zijn van een keuringsbewijs (een kenmerk op het kentekenbewijs, afgegeven door de Rijksdienst voor het Wegverkeer RDW).

Op dit terrein geen afschaffing maar aanpassing van regels om zo de kwaliteit van de ondernemer, de professionaliteit en klant-vriendelijkheid van de chauffeur en de betrouwbaarheid en veiligheid van de taxi te garanderen. Op die manier wil het kabinet de kwaliteit van het taxivoer verbeteren.

Ondernemer

De bedrijfsvergunning voor de taxiondernemer wordt

aan personen gekoppeld, zodat onverenigbare bedrijfsconstructies niet meer mogelijk zijn. Het vergunningsbewijs moet in ieder voertuig van de onderneming zichtbaar aanwezig zijn. De ondernemer moet aan minimale vakbekwaamheidseisen voldoen. Voor bestaande ondernemers, die daaraan niet voldoen, komt in overleg met de branche een overgangsregeling.

Voor de vakbekwaamheidseisen komen exameneisen, opgesteld door de Stichting Examins Personenvervoer (SEP). Voor die exams komen drie groepen in aanmerking:

- ondernemers die een cursus ondernemerschap voor het taxivervoer (incl. Algemene Ondernemersvaardigheden (AOV)) in het kader van de Vestigingswet) hebben gevolgd en voldoen aan de SEP-exameneisen.

- ondernemers die aan de AOV-eisen voldoen, daarnaast een cursus ondernemerschap voor het taxivervoer hebben gevolgd en voldoen aan de SEP-exameneisen.

- buitenlandse ondernemers die aantoonbaar in het buitenland al een onderneming hebben of hebben gehad. Zij worden bij de SEP

getoetst op kennis en ervaring en worden in staat gesteld zo te voldoen aan de SEP-exameneisen.

Voor de eis van betrouwbaarheid moet de ondernemer een verklaring omtrent het gedrag overleggen. Die verklaring moet elke drie jaar opnieuw worden aangevraagd en overlegd.

Chauffeur

Alle taxichauffeurs moeten een chauffeurspas van het Rijk hebben. Dat is een badge met pasfoto en enkele persoonsgegevens, die de chauffeur bij zich moet dragen. Zowel voor de klant als voor controlerende



instanties is de chauffeur daardoor herkenbaar. Dat bevordert volgens het kabinet de kwaliteit van de dienstverlening en het imago van de taxi. Het maakt een klachtenprocedure ook eenvoudiger.

Voor de aanvraag van zo'n pas is nodig: geneeskundige verklaring; geldig rijbewijs; geldig identiteitsbewijs; verklaring omtrent het gedrag; 2 pasfoto's.

Voor de vakbekwaamheidseisen voor taxichauffeurs zal het kabinet nog gaan praten met de werkgevers- en werknemersorganisaties in de taxibranche.

Voertuig

De eisen, die aan het taxi-voertuig worden gesteld, veranderen nauwelijks. Een taxi moet een aantekening op het kentekenbewijs hebben, dat is afgegeven door de RDW. Dat heet voortaan het 'keuringsbewijs'. Via de APK vindt er al een regelmatigige keuring op inrichting, staat van onderhoud en veiligheid plaats.

Ter bevordering van de klantvriendelijkheid moet elk voertuig van het volgende zijn voorzien:

- keuringssticker met een kenmerk dat het een taxi-voertuig is.

- taxibalk (geldt niet voor contractvervoer en contracttaxi).
- tarievenoverzicht, herkenbaar aangebracht in de auto en in ieder geval op de achterkant van de voorstoelen.

Er wordt nog gewerkt aan een klachtensticker, waarop de klant een telefoonnummer vindt voor eventuele klachten.

Rij- en rusttijden

Het huidige rij- en rusttijdenbesluit (RTB) vervalt. Er komt een aparte regeling, die soepeler is dan de arbeidstijdenwet (ATW). Zo kan beter worden ingespeeld op de wisselende

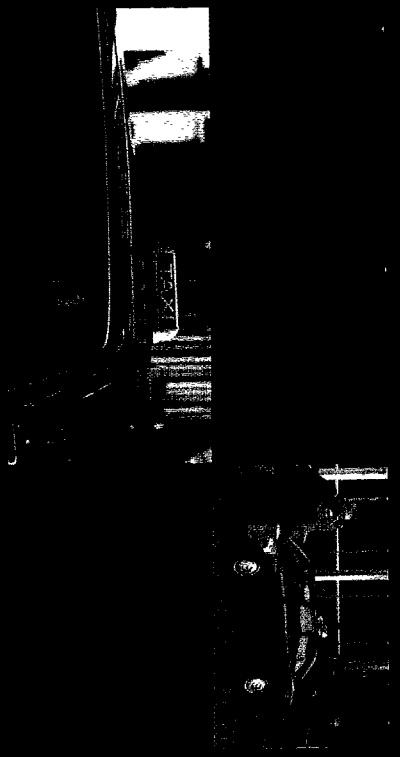
vraag naar taxivervoer. De huidige knelpunten waar het gaat om nacht- en zondagsarbeid worden zorgvuldig bekeken.

Vervoersgebieden

Het kabinet wil de huidige vervoersgrenzen per 2002 afschaffen. Heel Nederland is dan één vervoersgebied voor taxivervoer. Vanaf 2002 worden dan ook alleen nog maar landelijke vergunningen afgegeven. Daardoor ontstaat maximale ondernemersvrijheid en kan iedere taxi overal in Nederland rijden.

Controle en Handhaving

Nu de regels voor taxivervoer worden versoepeld vindt het kabinet een



scherpere controle en handhaving nodig. Misbruik en overtredingen worden

krachtig bestreden, kwaliteit kan daardoor worden bevorderd. Samen met de branche en betrokken besturen wordt dat uitgewerkt. Zo wordt gedacht aan een overlegplatform voor de activiteiten op het gebied van controle en handhaving. De Rijksverkeersinspectie (RVI) krijgt de hoofdrol op dit terrein.

Bestuur

De uitgifte van vergunningen (bedrijfsvergunning en chauffeurspas) wordt per 1-1-2000 verzorgd door het Rijk (Rijksverkeersinspectie). Provinciale, regionale en gemeentelijke autoriteiten

hebben dan geen taak meer op dit gebied.

Andere Maatregelen

Het Kabinet is van mening dat de voorstellen vergezeld dienen te gaan met een omvangrijk pakket aan ondersteunende maatregelen. De maatregelen bieden een extra garantie dat de verwachte effecten ook optimaal worden gerealiseerd. De ondersteunende maatregelen bestaan voor een groot deel uit fiscale voorstellen voor de bedrijven. Andere maatregelen zijn gericht op de klant.

Standplaats

Zo vindt het kabinet dat het huidige first-in-first out systeem bij standplaatsen

(klanten moeten de voorste taxi in de rij nemen) weinig keuzemogelijkheden voor de klant biedt. Daarom wordt overlegd hoe dat kan worden veranderd.

Gestreefd wordt om te komen tot visgraat-opstellingen.

Betalen

Het rijk en de taxibranche gaan samen onderzoeken of de chipcard voor het betalen van taxi's een uitkomst is. De chipcard biedt de mogelijkheid het verband tussen betaling en prestatie te registreren, is veiliger voor zowel klant als chauffeur en kan worden gebruikt in de marketing. Bijvoorbeeld bij reserveren via de telefoon en speciale

tarieven voor vaste klanten en aparte groepen.

Boordcomputer

Telematica, een verzamelnaam voor allerlei elektronische en informatiesystemen, kan de taxi eigentijds en klantvriendelijker maken.

Zo zal worden gekeken naar mogelijkheden om een boordcomputer inclusief printer en betaalsysteem zo snel mogelijk verplicht te stellen in alle taxi's. Daarmee kan de administratie worden verbeterd en is controle en handhaving eenvoudiger. De klant kan dankzij de boordcomputer een kassabon met gegevens over rit, bedrijf en chauffeur krijgen. De boordcomputer wordt de opvolger van de huidige taximeter.



Klachtencommissie

Bij de kwaliteitsverbetering van het taxivervoer hoort ook de registratie en afhandeling van klachten. Het kabinet wil een klachtencommissie met zowel een regionaal meldpunt als een klachtencommissie per taxicentrale. Het regionale meldpunt behandelt klachten van vrije rijders en 'moeilijke' klachten van de taxicentrale. De klachtencommissie taxicentrale behandelt de klachten over de 'eigen' centrale en chauffeurs. Er komt overleg met de branche, die zelf het initiatief voor deze klachtenafhandeling moet nemen.

Belastingen

Het kabinet wil via de belastingen het gebruik van de taxi bevorderen. Er wordt gedacht aan de volgende belastingvoordelen:

- Een mogelijke herziening van de teruggave belasting personenauto's en motorrijwielen (BPM). Mogelijk BPM-vrijstelling voor taxi's vooraf wordt onder bepaalde condities overwogen.
- Versnelde afschrijving bedrijfswaarde van (taxi)-bedrijven en versnelde afschrijving waarde materieel (taxivoertuigen).
- Investeringsimpuls voor boordcomputers (investeringsaftrek).

Daarnaast zou op belastinggebied de taxi een rol kunnen spelen in het zogeheten ketenforfait. Dat houdt in gewoon Nederlands in dat er ruimere onbelaste vergoedingen en aftrekmogelijkheden komen voor het gebruik van openbaar vervoer in het woon-werkverkeer. Bijvoorbeeld door de combinatie met een abonnement voor fietsenstallingen, taxi, transferia en PenR-voorzieningen (combinatie van parkeren en openbaar vervoerhaltes). Als de taxi onderdeel is van een reis met openbaar vervoer en/of fiets kan via een zogenoemde ketenkaart belastingaftrek worden gekregen.

NIEUWE KANSEN

Het kabinet is er van overtuigd dat door de combinatie van al deze maatregelen het gebruik van de taxi zal toenemen. De taxibranche zal gezonder worden en de klant krijgt meer mogelijkheden voor een realistischer prijs. De chauffeur krijgt meer zekerheid en veiligheid.

Nieuwe kansen in de markt kunnen zijn:

Het straattaxivervoer (belten opstapwerk) kan gaan variëren. Door enerzijds kwalitatief hoogwaardige diensten voor speciale klanten aan te bieden en anderzijds juist tegen afgeslankte

tarieven minder luxueus materieel voor andere klanten. Waarbij de algemene kwaliteitseigels uiteraard van kracht blijven.

Deeltaxistystemen zijn, afgezien van de Treintaxi, nog nauwelijks toegepast. Er zijn veel mogelijkheden waar het gaat om verhuur van een zitplaats in plaats van een taxi. Binnen het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer liggen kansen.

De taxi is nu nog teveel een op zichzelf staande vervoerswijze. Door combinaties met andere vormen van vervoer (openbaar vervoer, fiets e.d.) en door allerlei abonnementsachtige kaartsystemen is aanzienlijke groei mogelijk.

Ook kan worden gedacht aan combinaties van het bestaand contractvervoer (vervoer speciale doelgroepen) en het normale openbaar vervoer. Ook krijgen

taxibedrijven mogelijkheden in het collectief vraagafhankelijk vervoer in gebieden waar niet altijd openbaar vervoer beschikbaar is. Daarnaast gaat het zogenoemde aanbestedingsbeleid in het openbaar vervoer (OV) veranderen. Hier liggen nieuwe kansen voor (samenwerkende) taxibedrijven met een OV-vergunning.

TOT SLOT

Het kabinet heeft over het nieuwe taxibeleid uitvoerig overlegd met de branche.

Dat overleg heeft niet op alle punten tot overeenstemming geleid. De branche wil de mogelijkheid voor tussentijdse wijzigingen en het terugdraaien van beslissingen. Desondanks

kiesft het kabinet voor het nieuwe beleid met de bijbehorende verstrekkende gevolgen, waarbij de belangen van de branche wel degelijk zwaar meewegen. De maatregelen zullen naar de overtuiging van het kabinet bijdragen aan een gezonder ondernemingsklimaat, waarin ondernemers beter in staat worden gesteld bedrijfsactiviteiten te ontplooiën.

Met het oog op de belangen van de huidige taxion-

deremers zal de invoering van het nieuwe beleid in stappen plaatsvinden. De start van het nieuwe beleid is op 1 januari 1998. Twee jaar later begint op 1 januari 2000 de tweede fase, tot slot zijn op 1 januari 2002 alle nieuwe maatregelen van kracht.

Het gehele invoeringstraject zal samen gaan met een evaluatie van de effecten van de voorgestelde maatregelen en intensief overleg met de branche en de bestuurders. In 2001 zal een tussenrapportage naar de Tweede Kamer worden gestuurd over de effecten van het beleid tot dan.

Het Kabinet wil een kwalitatief goed taxivervoer waar de klant meer gebruik van maakt. Dit rapport is het standpunt van het Kabinet naar aanleiding van de adviezen van de Raad voor de Verkeer en Waterstaat "Taxi, Taxi..." en de MDW-werkgroep Jonker "Taxi naar de toekomst". In dit kabinetsstandpunt wordt het perspectief van het taxivervoer voor de komende 7 jaar weergegeven.

Dit is een uitgave van:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal voor het Vervoer
Postbus 20902, 2500 EX Den Haag

Druk: Sdu Grafisch Bedrijf
Vormgeving: John Dupuis, Rotterdam

Voor meer informatie kunt u bellen met de directie Voorlichting van het ministerie:
telefoon 070 - 351 71 20.

De tekst is ook beschikbaar op Internet: <http://www.minvenw.nl>



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal voor het Vervoer