

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenM/BSK-2011/98685

Datum 30 augustus 2011
Betreft Beantwoording schriftelijk verslag commissie IenM

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu over het dubbeltariefsysteem taxi, maximumtarieven en indexering. Deze vragen zijn opgenomen in het Schriftelijk Verslag van de Commissie van 21 juni 2011, naar aanleiding van mijn brief aan uw Kamer van 31 mei 2011 (kamerstuk 31 521-60). Met mijn brief van 30 juni 2011 (31 521-61) heb ik u meegedeeld dat de beantwoording niet binnen de gestelde termijn van zes dagen mogelijk was.

De leden van de VVD vragen of de minister kan aangeven of het voor de taxiondernemers in de praktijk ook haalbaar zal zijn om voor de gestelde termijn alle taxi's te voorzien van geschikte taxameters en printers.

Antwoord:

Ja, in eerder overleg met leveranciers van taxameters hebben zij aangegeven dat de voorbereidingstijd en benodigde tijd voor het in- en ombouwen van apparatuur in taxi's van klanten in totaal ongeveer 6 maanden bedraagt. Tijdens overleg op 28 juni 2011 hebben zij dit bevestigd. Als startdatum zien de leveranciers de datum waarop de Regeling tot wijziging van de Ministeriële Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer in werking treedt. Pas dan hebben zij zekerheid over het moment waarop het nieuwe tariefsysteem daadwerkelijk wordt ingevoerd.

Zoals aangegeven in mijn brief aan de Kamer van 31 mei 2011 is de inzet gericht op invoering van het dubbeltariefsysteem in oktober 2011. Vanaf dit moment gaat de benodigde overgangstermijn van 6 maanden in. Direct na publicatie en inwerkingtreding van de regeling kunnen leveranciers printers bestellen. Ook kunnen leveranciers dan voor taxameters een nieuwe (gedeeltelijke) typegoedkeuring door het NMI (Nederlands Meetinstituut) aanvragen, omdat sommige typen het dubbeltariefsysteem nog niet aankunnen. De overgangstermijn is tevens nodig voor het in taxi's inbouwen van printers en het ombouwen van taxameters.

Bovenstaande betekent dat, met een start in oktober 2011, uiterlijk april 2012 alle straattaxi's het dubbeltariefsysteem moeten kunnen hanteren. Gedurende deze overgangstermijn van 6 maanden is het gebruik van zowel het huidige tariefsysteem als het dubbeltariefsysteem toegestaan. Uiteraard is een succesvolle invoering van het de nieuwe systematiek ook afhankelijk van een correcte naleving van de regelgeving, waaronder het tijdig aanschaffen van de benodigde apparatuur en het tijdig daarop inspelen door de leveranciers.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/98685

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd of er op dit moment opnieuw vertraging in de invoering van het dubbeltariefsysteem in het verschiet ligt. De leden van de PvdA-fractie moeten hierbij vooral denken aan de benodigde inbouwtermijn van de boordcomputer met printer, de meters die moeten worden aangepast en het voorzien van elke taxi van een printer.

Antwoord:

Zie het antwoord op de voorgaande vraag.

Ter voorkoming van misverstanden wil ik nog nadrukkelijk erop wijzen dat de invoering van dubbeltariefsysteem en de invoering van de boordcomputer taxi (BCT) twee inhoudelijk gescheiden trajecten zijn.

De invoering van het dubbeltariefsysteem betekent onder meer dat de klant een geprinte bon krijgt met daarop informatie over de rit en de taxiondernemer. Het Besluit, dat de invoering van de BCT regelt, treedt per 1 oktober 2011 in werking. Dit maakt beter toezicht op het taxivervoer mogelijk. Daarnaast heeft de taxiondernemer met de BCT minder administratieve lasten omdat registratie van rij- en rusttijden digitaal geschiedt. Voor de invoering van de BCT is een overgangstermijn van 24 maanden voorzien.

Het gebruik van het dubbeltariefsysteem vereist een geschikte taxameter en een printer, maar geen BCT.

Maximumtarieven

De leden van de SP-fractie vragen of dit maximumtarief ook gaat gelden voor taxibusjes, alsmede voor ritten die worden uitgevoerd door straattaxi's tijdens de nachtelijke uren. Zo nee; kan de minister duidelijk onderbouwd aangeven welke tarieven (opstaptarief, kilometertarief en minutentarief) voor alle varianten voor het taxivervoer zullen gaan gelden? Zijn er andere gevallen waarbij een straattaxi kan/mag afwijken van het gestelde maximumtarief of een (vorm van) toeslag kan vragen?

Antwoord:

Voor taxibusjes gelden in het dubbeltariefsysteem afwijkende nieuwe maximumtarieven. Het opstaptarief is maximaal € 5,08 (voor een 'gewone' taxi € 2,50), het kilometertarief is maximaal € 2,31 (voor een 'gewone' taxi € 1,83) en het tijdtarief is maximaal € 0,35 per minuut (voor een 'gewone' taxi € 0,30).

Er is geen onderscheid tussen maximum dagtarieven en nachttarieven. De maximumtarieven gelden ongeacht het tijdstip van de dag. Het staat ondernemers vrij om, met inachtneming van deze maximumtarieven, verschillende dag- en nachttarieven te hanteren, of verschillende kilometertarieven te hanteren afhankelijk van de lengte van de rit.

Een prijsafpraak (vaste prijs) tussen een taxichauffeur en een klant is toegestaan, mits deze afspraak wordt gemaakt voorafgaand aan de taxirit. Een prijsafpraak kan leiden tot een lagere ritprijs dan een ritprijs die tot stand komt

volgens de maximumtarieven, maar ook tot een hogere ritprijs. Ook is het toegestaan dat een taxichauffeur aanvullende diensten in rekening brengt, naast de ritprijs op basis van de maximumtarieven voor tijd en afstand, mits hij dat voorafgaand aan de rit met de klant is overeengekomen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/98685

De leden van de SP-fractie vragen zich af hoe de minister precies op deze tariefstructuur is uitgekomen. Wat is de uiteindelijke onderbouwing om te komen tot een tijdtarief van €0,30 per minuut?

Het minimumuurloon voor een volwassene (op basis van een 40-urige werkweek) in Nederland bedraagt namelijk €8,22. Een simpele rekensom leert dat uw voorstel neerkomt op een bedrag van €18,= per uur. Vanwaar deze grote overschrijding? Acht de minister de kosten van de taxiondernemer tijdens het stilstaan zo hoog dat een verschil van bijna €10,- per uur tussen het wettelijk minimumloon en de omgerekende uurvergoeding voor taxichauffeurs te verdedigen is? Of is de minister van plan om het minimumloon in Nederland voor iedereen te verhogen naar €18,= per uur?

Antwoord:

De vaste kosten van een straattaxiondernemer betreffen chauffeurskosten en vaste ondernemerskosten.

Voor de chauffeurskosten is in overleg met Rover en KNV Taxi het uitgangspunt gekozen dat het redelijk is dat een zzp'er een vergelijkbaar jaarsalaris verdient als een loondienstchauffeur onder vergelijkbare arbeidscondities. Chauffeurskosten bestaan uit het bruto loon (CAO 2010), sociale lasten en kosten van opleidingen. Gedeeld door het aantal werkbare uren per jaar, resulteert dit in chauffeurskosten van €16,90 per uur.

De vaste ondernemerskosten bestaan onder andere uit de kosten van rente en afschrijving van het voertuig en verzekeringen. Voor het voertuig is rekening gehouden met verschillende typen voertuigen alsmede nieuwe en tweedehands aanschaf van voertuigen. Tevens zijn gevoeligheidsanalyses gemaakt op diverse kostenposten.

De totale tijdsgebonden kosten per inzetuur (de som van de vaste kosten en de chauffeurskosten per uur) bedragen €24,18 (inclusief BTW).

Ik kies voor een maximum tijdtarief van €0,30 per minuut, zodat de ondernemer in geval van vertraging buiten zijn schuld het grootste deel van zijn vaste kosten kan doorberekenen aan de klant. Het risico van vertraging wordt op deze wijze verdeeld tussen klant en ondernemer. Met dit tijdtarief kunnen ook ondernemers die relatief veel met vertragingen kampen (bijv. in de Randstad) toch een redelijk inkomen verwerven.

De leden van de SP-fractie vragen ook hoe de minister precies gaat bepalen of de nieuwe tariefstructuur niet gaat leiden tot hogere kosten voor de gemiddelde klant of voor een lagere omzet voor de gemiddelde taxichauffeur, zoals zij dat heeft toegezegd in de brief.

Antwoord:

Voor de nieuwe maximumtarieven is binnen de nieuwe tariefstructuur een aantal varianten doorgerekend op basis van onder andere de volgende uitgangspunten:

- De nieuwe maximumtarieven mogen niet leiden tot het duurder worden van de straattaxi;

- De nieuwe maximumtarieven mogen niet nadelig zijn voor ondernemers. De gemiddelde omzet (totale omzet gedeeld door het aantal ondernemers) moet minimaal gelijk blijven.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/98685

De combinatie van een maximum opstap-, tijd- en kilometertarief is (in alle varianten) steeds zo gekozen dat de nieuwe gemiddelde ritprijs gelijk is aan de huidige gemiddelde ritprijs. Een deel van de klanten zal voor een taxirit meer gaan betalen dan voor dezelfde taxirit in het huidige tariefsysteem, maar een ander deel zal voor een taxirit minder betalen dan nu het geval is. Dit is afhankelijk van de snelheid waarmee een taxirit kan worden uitgevoerd. Kan een chauffeur een rit sneller dan gemiddeld rijden, dan is de klant goedkoper uit. Duurt een taxirit langer dan gemiddeld dan is de klant duurder uit.

Sommige ondernemers zullen door het dubbeltariefsysteem minder omzet behalen (bij een gelijkblijvend gemiddeld aantal gewerkte uren), maar andere ondernemers zullen meer omzet maken. Bij gelijkblijvende vraag naar taxivervoer zal de gemiddelde omzet voor de taxiondernemers niet veranderen. Jaarlijks zal monitoring plaatsvinden van de ontwikkelingen in ritprijzen en omzet van ondernemers.

De leden van de SP-fractie vragen zich af of de minister onderbouwd kan aangeven wat de gemiddelde taxiklant op dit moment precies kwijt is voor een taxirit? Op welke cijfers baseert zij zich?

Antwoord:

In overleg met KNV Taxi en Rover is een representatieve steekproef getrokken uit een actueel rittenbestand van ondernemers. Het betreft hier zowel loondienstchauffeurs als zzp'ers die zijn aangesloten bij een centrale, verspreid over heel Nederland. Representativiteit naar geografie betekent dat 75% van de ritten uit het bestand ritten zijn in een van de vier grote steden en 25% ritten in de kleinere steden en op het platteland. Dit is overeenkomstig de verdeling van het aantal ritten in de praktijk (gebaseerd op eerdere onderzoeken van Deloitte en NEA).

De gemiddelde afstand van het totaal aantal ritten uit de steekproef, vermenigvuldigd met de huidige tarieven leidt tot een gemiddelde ritprijs van € 19,20.

De leden van de SP-fractie vragen zich af hoe en op welke termijn zij gaat controleren wat in de toekomst, met de nieuwe tariefstructuur, de kosten van de klant zullen zijn bij een gemiddelde taxirit? En wat is precies een gemiddelde taxirit? De leden van de SP-fractie hebben dezelfde vragen over de gemiddelde omzet van de taxiondernemer. Kan de minister onderbouwd aangeven hoe hoog de gemiddelde omzet van een taxiondernemer op dit moment precies is? Op welke cijfers baseert zij zich? Hoe en op welke termijn gaat zij controleren wat in de toekomst, met de nieuwe tariefstructuur, de gemiddelde omzet van een taxiondernemer zal zijn?

Antwoord:

Tot op heden vindt jaarlijks monitoringonderzoek plaats naar de ervaringen van gebruikers van taxivervoer, als ook naar de ontwikkelingen in de taximarkt in Nederland. De ontwikkeling van de (gemiddelde) prijs van een taxirit, maar ook de ontwikkeling van de gemiddelde omzet van een taxiondernemer is daardoor inzichtelijk. De gemiddelde omzet van een taxiondernemer in 2010 was €180.500.

De gemiddelde omzet is met 12% gedaald ten opzichte van 2009 (bron: Taximonitor 2010: De ontwikkeling van ondernemingen en hun tarieven in de Nederlandse taximarkt in de periode 2007-2010, TNS Consult 9 juni 2011).

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/98685

De leden van de SP-fractie vragen of de minister een overzicht heeft van het totale aantal taxi's dat het maximumtarief hanteert als standaardtarief?

Antwoord:

In 2010 hanteerde 90% van de taxiondernemers het maximum (opstap)tarief. 84% van de taxiondernemers hanteerde het maximum kilometertarief (bron: Taximonitor 2010: De ontwikkeling van ondernemingen en hun tarieven in de Nederlandse taximarkt in de periode 2007-2010, TNS Consult 9 juni 2011).

De leden van de SP-fractie vragen hoe de minister de handhaving op de nieuwe tarieven gaat regelen. Wie wordt er verantwoordelijk voor de handhaving van de nieuwe regels? Wat is jaarlijks de gemiddelde controlekans? Gaat de minister "mystery guests" inzetten? Zo ja; hoeveel en waar? Wat zijn de sancties voor chauffeurs en/of ondernemers die op 1 februari 2012 nog niet beschikken over die juiste taxameter en printer? En wat zijn de sancties voor chauffeurs en/of ondernemers die zich niet houden aan de nieuwe maximumtarieven?

Antwoord:

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) is verantwoordelijk voor de handhaving van de taxiregelgeving die op rijksniveau is vastgesteld, waaronder de taxitarieven. Dit gebeurt onder meer door controles op het zichtbaar voeren van de tariefkaart in taxi's. Overtreding van de regelgeving is strafbaar gesteld. In dat verband zijn onder meer sancties op grond van de Wet op de economische delicten van toepassing.

De gemiddelde jaarlijkse controlekans is niet eenduidig per taxi of bedrijf aan te geven. In 2010 zijn bij wegininspecties ruim 4200 taxi's gecontroleerd, terwijl daarnaast ook ruim 200 bedrijfsinspecties hebben plaatsgevonden. Voor 2011 verwacht de IVW 4675 wegininspecties en 420 bedrijfsinspecties uit te voeren. Voor 2012 zijn de geplande aantallen inspecties resp. 5000 en 380. Het aantal taxibedrijven bedraagt ca 4500, het aantal taxivoertuigen ca 36.000. Dit betreft zowel straattaxi's als taxi's en taxibusjes voor contractvervoer. De IVW gaat meer werken met systeemtoezicht en risico-gestuurd toezicht. Dit houdt in dat bedrijven die zich aan de regels houden minder vaak gecontroleerd worden.

Naast de inspecties door de IVW vindt jaarlijks in opdracht van mijn ministerie een mystery shopper onderzoek plaats naar de kwaliteit van de dienstverlening door taxiondernemers in de G4. De uitkomsten geven een beeld van de (ontwikkeling van de) kwaliteit en zijn van nut voor het bepalen van de beleidsprioriteiten. Over het concrete sanctiebeleid vindt nog overleg plaats tussen de IVW en het Openbaar Ministerie.

Jaarlijkse indexering

Nog (fors) duurdere taxi's zijn volgens de leden van de SP-fractie dan ook volstrekt onwenselijk. Deelt de minister deze mening?

Antwoord:

Ja, uitgangspunt en voorwaarde voor invoering van het dubbeltariefsysteem is dat de taxi niet duurder wordt voor de consument. Het betekent dat de gemiddelde taxirit in het dubbeltariefsysteem niet duurder mag zijn dan in de huidige

tariefstructuur.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/98685

De leden van de SP-fractie zijn benieuwd naar antwoord op de vraag waarom de minister in haar brief (31 521, nr. 60) geen openheid van zaken geeft over de hoogte van die extra stijging voor 2012 en 2013, aan de hand van die kostenontwikkelingsindex taxi. Zoals de minister aangeeft zijn de CAO-afspraken in 2009 al gemaakt en is daarmee de stijging van de arbeidskosten voor loonchauffeurs vastgelegd en voorspelbaar. Waarom kan of wil zij dan nu nog niet aangeven met welk percentage u de prijzen extra zal laten stijgen, bovenop de stijging conform de OV-index? Kan de minister nu al duidelijk onderbouwd aangeven met welk percentage de prijzen de komende twee kalenderjaren extra zullen mogen stijgen?

Antwoord:

Het is niet mogelijk om nu reeds voor 2012 en 2013 aan te geven wat het indexcijfer zal zijn voor het aanpassen van de maximumtarieven. In het najaar kunnen de indexcijfers voor het nieuwe kalenderjaar worden bepaald.

De NEA-kostenontwikkelingsindex bestaat uit een component voertuigkosten (34,3%), een component brandstof en onderhoud (12,6%) en een component arbeidsloon en algemene kosten (53,1%). Voor het onderdeel arbeidsloon is de CAO Taxibranche bepalend, voor de voertuigkosten, brandstof en algemene kosten maakt NEA gebruik van gegevens van het Centraal Planbureau (Macro Economische verkenningen, verschijnt in september) en gegevens van derden.

De Samengestelde OV-index bestaat uit een indicator voor de te verwachten loonkostenstijging in het komende jaar, een schatting van de algemene prijsontwikkeling en een energieindex voor de ontwikkeling van de energiekosten van voertuigen. De te verwachten loonkostenstijging betreft een schatting van de loonvoet marktsector. Het gewicht in de index is 65%. De schatting van de algemene prijsontwikkeling betreft de prijsmutatie van de netto materiële overheidsconsumptie. Het gewicht in de index is 27%. De prijsmutaties van brandstof hebben een gewicht van 8% in de index. Voor de gegevens wordt gebruik gemaakt van het Centraal Economisch Plan (verschijnt in april), de Macro Economische Verkenningen (verschijnt in september) en gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Zowel de Samengestelde OV-index als de Kostenontwikkelingsindex taxi (de NEA-index) zijn samengestelde indexen. Het betekent dat meerdere indexcijfers worden benut en van invloed zijn. Voor een deel van de componenten (ten behoeve van een index voor het komende jaar) wordt gebruik gemaakt van een prognose voor het lopende kalenderjaar en de definitieve uitkomst van het voorgaande jaar. Prognoses worden op basis van ervaringsgegevens in het volgende jaar gecorrigeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/98685