

Vergaderjaar 2013–2014

**31 521**

**Taxibeleid**

**Nr. 72**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 september 2013

Hierbij ontvangt u het rapport Effecten invoering dubbeltariefsysteem straattaxi.

Sinds 1 april 2012 geldt een nieuw tariefsysteem voor de straattaxi<sup>1</sup>. Daarbij waren uitgangspunten dat de gemiddelde ritprijs voor de klant niet hoger, en de gemiddelde omzet van de ondernemer niet lager zouden zijn, vergeleken met het oude tariefsysteem. Metingen zijn gedaan om te beoordelen of aan de uitgangspunten is voldaan. Graag informeer ik u over de uitkomsten van de metingen en de conclusies die ik eraan verbind.

### *Vorming dubbeltariefsysteem*

In het nieuwe tariefsysteem geldt naast een opstaptarief en een kilometer-tarief ook een tijdtarief, het zogenaamde dubbeltariefsysteem. Het oude tariefsysteem kende geen tijdtarief. Aanleiding was het verzoek van ondernemersvereniging KNV Taxi de tijdfactor weer op te nemen in het tariefsysteem, waardoor het risico van vertraging van een taxirit wordt gedeeld tussen ondernemer en klant.

### *Resultaten metingen*

Om de uitgangspunten te toetsen zijn door Panteia-NEA een 0-meting en een 1-meting uitgevoerd.

De metingen wijzen uit dat de gemiddelde ritprijs als gevolg van het dubbeltariefsysteem licht is gedaald. Rekening houdend met de indexering van de maximumprijzen en een andere samenstelling van de ritten, is er een prijsdaling van € 0,28 (– 1,3%). Aan het uitgangspunt dat de gemiddelde ritprijs voor de klant niet hoger zou zijn is dus voldaan. De gemiddelde omzet van de taxiondernemer is als gevolg van het dubbeltariefsysteem ook licht gedaald, met 1,6%. Aan het uitgangspunt

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

dat het dubbeltariefsysteem niet mag leiden tot omzetverlies bij gelijkblijvende vraag, is dus niet voldaan, zij het marginaal. Daarbij past de kanttekening dat is uitgegaan van een gelijkblijvende vraag. Het effect van het dubbeltariefsysteem op de totale omzet van de taxibranche is immers afhankelijk van het aantal gereden ritten. Dit aantal is niet bekend.

#### *Conclusies*

Conclusie is dat het dubbeltariefsysteem nauwelijks effecten heeft op de gemiddelde ritprijs van straattaxivervoer en op de gemiddelde omzet van een taxiondernemer. Voor de klant is er een licht positief effect, voor de ondernemer een licht negatief effect.

Het dubbeltariefsysteem voldoet daarmee aan de in 2011 geformuleerde uitgangspunten. Ik ben daarover tevreden en zie daarom geen aanleiding het tariefsysteem te wijzigen en vervolgmetingen uit te voeren. Wel zal ik de uitkomsten van de metingen bespreken met Rover en KNV Taxi.

#### *Printbon*

Aan de invoering van het dubbeltariefsysteem is verbonden dat de taxichauffeur na een rit verplicht een ritbon aan de klant uitreikt. Op de bon staan alle gegevens van de ondernemer en van de rit alsmede de gegevens van het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer. Dit punt is geen onderwerp van de metingen geweest. Het zal wel worden meegenomen in de evaluatie van de Taxiwet, eind 2014.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld