

De Taximarkt kent nog veel problemen. Om die problemen aan te pakken moet het taxivervoer niet meer als één markt worden beschouwd. Staatssecretaris Huizinga wil een onderscheid maken tussen enerzijds de straattaximarkt en anderzijds het contractvervoer, zoals leerlingen- en gehandicaptenvervoer. Deze aparte deelmarkten moeten gestuurd worden op kwaliteit.. “De meeste problemen in het taxivervoer doen zich voor op lokaal niveau, dus moeten de problemen ook op dat niveau worden aangepakt.”: aldus de staatssecretaris. Gemeenten krijgen een ‘gereedschapskist met maatregelen om zelf eisen te kunnen stellen aan het taxivervoer:

Sinds januari 2000 is de taximarkt geliberaliseerd en in 2004 is het chauffeursexamen ingevoerd. Duidelijk is dat deze maatregelen niet hebben gebracht wat ervan werd verwacht: een kwalitatief goede en betrouwbare taximarkt met een goede prijs kwaliteit verhouding voor de reiziger. Voor een betrouwbare taximarkt zijn er nieuwe structurele maatregelen nodig.

Op initiatief van staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat en Jan Zaaijer van KNV Taxi hebben vertegenwoordigers van de taxibranche, reizigersorganisatie, vakbonden, gemeenten, zorgverzekeraars en rijksoverheid een analyse gemaakt van het functioneren van het taxivervoer. Zij hebben in de Taskforce Taxi onder leiding van professor Hugo Roos in de ‘Toekomst voor de Taxi’ en ‘Handreikingen voor hoogwaardig contractvervoer’ aanbevelingen gedaan voor een betere kwaliteit van het taxivervoer. Deze rapporten en de visie van de staatssecretaris daarop zijn vandaag naar de Tweede Kamer gestuurd.

Straattaximarkt::

- Gemeenten moeten aanvullende eisen kunnen stellen aan chauffeurs en ondernemingen die vanuit standplaatsen werken. Bijvoorbeeld voor de toegang tot standplaatsen. Hiervoor zal een wetswijziging van de Wet personenvervoer 2000 nodig zijn.
- Groepsvorming: Gemeenten zouden de mogelijkheid moeten krijgen om groepsvorming (eventueel verplicht) in te voeren. Gemeenten kunnen privileges koppelen aan de groepsvorming. Zoals toegang tot standplaatsen of het gebruik van bus of trambanen. Dit kan ook vrijwillige groepsvorming stimuleren. Zelfstandige chauffeurs kunnen zich aansluiten bij bestaande ondernemingen/taxicentrales of besluiten zelf een onderneming op te richten. Groepsvorming veroorzaakt een prikkel om tot eigen kwaliteitsnormen te komen. Ze leidt tot interne sociale controle en mogelijk tot sancties bij overtreding van normen en gedragscodes.
- Eisen aan vakbekwaamheid: Het verplichte chauffeursexamen zal meer op de individuele chauffeur moeten worden toegesneden. Daarbij moet worden gedacht aan een onderscheid naar deelmarkt (straattaxi of contractvervoer) of dienstverband (loondienst of zelfstandig). Deze maatregel moet het vinden van nieuw personeel bevorderen.
- Het bieden van een basiszekerheid voor de taxigebruiker, zoals de garantie dat de juiste prijs voor een rit wordt betaald- blijft een verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid.
- Taxitarieven: In 2007 heeft de Tweede Kamer de huidige taxitarieven vastgesteld. Die worden nu geëvalueerd. Deze uitkomsten worden vergeleken met de door de KNV Taxi geopperde voorstellen voor een tarief gebaseerd op tijd, afstand en instaptarief.
- Introductie van de boordcomputer: Met de boordcomputer zal de kans op administratieve fouten kleiner worden en ontstaat grotere duidelijkheid voor de klant.
- Vervoerplicht: Deze plicht komt erop neer dat een chauffeur op een standplaats de verplichting heeft om een klant te accepteren, ongeacht de lengte van de rit.
- De introductie van nieuwe soorten voertuigen en chauffeursdiensten is van belang voor mogelijke kwaliteitsverbeteringen in de branche. Nu zijn dat bijvoorbeeld de initiatieven van tuktuk en chauffeursdiensten. De regels voor deze nieuwe initiatieven moeten zoveel mogelijk aansluiten bij de Wp2000, voor zover handhaafbaar en uitvoerbaar.

- Klachtenmeldpunt: Het instellen van een verbeterde landelijke, laagdrempelige klachtenmogelijkheid. De huidige klachtenafhandeling werkt onvoldoende. De taxibranche en consumentenorganisaties hebben voorgesteld om tot een nieuw centraal meldpunt dat door hen wordt opgezet. Bij dit nieuwe meldpunt worden centraal klachten geregistreerd, maar vindt de afhandeling door de desbetreffende ondernemer zelf plaats.

Contractvervoer:

Het contractvervoer is vervoer van bijvoorbeeld zieken en van schoolgaande kinderen. De contracten voor dat vervoer worden aanbesteed door gemeenten en zorgverzekeraars. Het contractvervoer presteert momenteel niet altijd voldoende. Dat ligt aan onervarenheid met aanbestedingen, maar ook door problemen bij de uitvoerende bedrijven. Die worden onvoldoende geprikkeld tot kwalitatief goede en betrouwbare dienstverlening. De professionaliteit bij opdrachtgevers en opdrachtnemers moet beter.

- Ten behoeve van de opdrachtgevers een modelovereenkomst voor het contractvervoer wil de VNG opstellen. Dit wordt gesteund door de ministeries van OCW en VWS.
- Gebruikersorganisaties moeten tijdens de fasen van voorbereiding van aanbesteding, contracten en uitvoering en monitoring worden betrokken, zodat zij impulsen kunnen geven aan het verbeteren van de dienstverlening

Mededeling aan redacties (niet voor publicatie)

Voor meer informatie: ministerie van Verkeer en Waterstaat, Judith Thompson-Sepmeijer, 070-3517112