

De ontwikkeling van taxiwetgeving in Nederland

Liberalisering in 2000

Op 1 januari 2000 is de Nederlandse taximarkt geliberaliseerd (via de Wet Personenvervoer (WP) 2000). Daarvoor lag de taxivergunningverlening op provinciaal niveau en verder terug in de tijd (voor 1980) op gemeentelijk niveau. De hoofddoelstelling van de liberalisering was het versterken van de rol van de taxi in het verkeer- en vervoerbeleid via een toename van het taxigebruik. Daarnaast was het oogmerk te komen tot een verdere integratie van de taxi in de vervoersketen en het bevorderen van marktwerking en concurrentie.

Om deze doelen te bereiken werd het capaciteitsbeleid afgeschaft, dat tot die tijd het aantal taxivergunningen per vervoersgebied beperkte. Toetreding tot de markt werd vrij, zolang maar wel aan bepaalde basisregels werd voldaan. Vervoersgebieden werden opgeheven, om te komen tot een nationale markt. De verplichting voor taxiondernemers om 24 uur per dag diensten aan te bieden, kwam te vervallen. Ook werden de tarieven, die tot dan toe door de decentrale overheid werden bepaald, vrijgegeven, zolang ze niet boven landelijk vastgestelde maxima uitkwamen. Het was de bedoeling dat die maximumtarieven geleidelijk afgebouwd zouden worden. Beoogd werd de minimumkwaliteit van aanbieders te borgen door basiseisen te stellen aan voertuig, chauffeur en ondernemer. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (tegenwoordig ILT) zou hier actief op controleren.

Toetreding en concurrentie moest leiden tot lage prijzen, innovatie en keuzevrijheid voor de klant. Maar de taximarkt bleek zich niet te ontwikkelen tot de beoogde goedwerkende markt. Ook de Raad voor Verkeer en Waterstaat (RVW) (in 'Hoezo marktwerking', uit 2004) als de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) (in 'Publieke zaken in de marktsamenleving' en 'Dertig jaar privatisering', beide uit 2012) concludeerde dat. Althans, niet in de deelmarkt 'consumententaxi' en daarbinnen m.n. niet in het deelsegment 'opstappen vanaf een standplaats of door aanhouden op straat'. Reeds bij de evaluatie in 2004 bleek het resultaat van de liberalisering gemengd: de tarieven hadden zich, na een scherpe stijging in 2001, in de jaren daarna ontwikkeld in lijn met de kostenontwikkeling. De prijsstijging was echter hoger dan de consumentenprijsindex. Per saldo resulteerde dat dus in een tariefstijging boven de inflatie. Het aantal gemaakte ritten was teruggelopen, terwijl het aantal taxi's en het aantal taxibedrijven met de helft was toegenomen.

Toetreding was er dus wel als gevolg van liberalisering, maar die droeg niet wezenlijk bij aan verbetering van de rol van de taxi in de vervoersketen. Ook had de extra toetreding van ondernemers niet geleid tot concurrentie op prijs. De meeste bedrijven reden (en rijden) op of rond het maximumtarief, dat daarmee als een richtprijs functioneert. De consument bleek onvoldoende bij machte om met keuzegedrag marktwerking te bevorderen. In plaats daarvan verslechterde het imago van de taxibranche, waardoor niet-gebruikers steeds minder geneigd waren een taxi te nemen.

Uit internationaal onderzoek was ten tijde van het vrijgeven van de taximarkt door de Nederlandse regering bekend dat deze gevolgen van het vrijgeven van de taximarkt te verwachten waren. Tegen het toenmalige advies van de bedrijfstak in, zijn deze onderzoeksgegevens bij de politieke besluitvorming genegeerd. De onderzoeken waren destijds gebaseerd op dereguleringsoperaties in de jaren tachtig in enkele Amerikaanse steden en in Nieuw-Zeeland en Zweden begin jaren negentig. In Nederland en daarna nog in Ierland is bevestigd wat er gebeurd als je de toetreding tot de taximarkt volledig vrijmaakt: enorm veel toetreders, slechtere kwaliteit voor de reizigers en hogere prijzen. Het Sociaal Economisch Onderzoek (SEO) heeft in een analyse in 2005 beschreven dat imperfecties van de taximarkt de oorzaak is van de 'wetmatigheid'. Met name de positie van de

reizigers die op straat een taxi nemen is zwak.

Nieuwe regels vanaf 2004

In reactie op de negatieve gevolgen van de deregulering in de stedelijke 'opstapmarkt' (<10% van de landelijke taximarkt), werd door het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat gekozen voor de introductie van nieuwe regels. Zo werd in juli 2004 een landelijk chauffeursexamen ingevoerd, dat eisen stelt aan de vakbekwaamheid en stratenkennis van de chauffeur. In datzelfde jaar werd ook een handhavingsconvenant met de vier grote steden opgesteld. In de poging om tarieftransparantie te bereiken, kwamen er regels voor de weergave van de tarieven (tarievenkaart), gevolgd door een tariefstructuur uitsluitend gebaseerd op km's. Voorts werd de ontwikkeling van een keurmerk (TX keur) gestimuleerd en werd het toezicht geïntensiveerd. Tot slot werd de komst van digitale ritadministratie en vastlegging van rij- en rusttijden in een boordcomputer taxi (BCT) voorbereid (die inmiddels sinds 2014 verplicht in elke taxi aanwezig moet zijn).

Deze nieuwe overheidsregels, ingegeven door de problematiek op de standplaatsen van de grote steden, hebben enkele hardnekkige problemen niet verholpen: het weigeren van korte ritten, een feitelijk gebrek aan keuzevrijheid voor de klant en onfatsoenlijk gedrag door sommige chauffeurs. Bovendien leidde deze stapeling van nieuwe regels tot verzwaring van regeldruk in dat deel van de taxibranche waar de deregulering tot minder problemen heeft geleid, te weten voor de vervoerders buiten de grote steden en bij zorgvervoerders.

Zoals beschreven zorgde de deregulering voor slechte kwaliteit op de opstapmarkt en kon het stapelen van regels die situatie niet verbeteren. Het imago van de hele Nederlandse taxisector is hierdoor verslechterd. Om dit tij te keren is op initiatief van KNV in 2008 een Taskforce ingericht, met ondernemers, consumentenorganisaties, de vier grootste gemeenten en het Rijk. Doel was een breed gedragen visie op de vraag hoe te komen tot verbetering van de kwaliteit voor de reiziger en hernieuwde kansen voor goedwillende ondernemers. Als gevolg van het mechanisme 'bad money drives out good money', waren welwillende ondernemers inmiddels kansloos in de opstapmarkt. Ook werden Rondetafelgesprekken gestart tussen vertegenwoordigers vanuit de taxibranche, gebruikers en overheden over verbeteren van de kwaliteit in het zorgvervoer.

Aanpassingen taxiwet in 2011

Uitkomst van dat 'visietraject' onder begeleiding van SEO, is dat er in 2011 een wetswijziging is doorgevoerd in de WP2000. Die wijziging biedt gemeenten vanaf die datum de mogelijkheid eigen, aanvullend taxibeleid in te voeren via een gemeentelijke verordening, gericht op de opstapmarkt. Om hiermee te bewerkstelligen dat de markt een zet in de goede richting krijgt, taxiorganisaties een reputatie kunnen opbouwen en vooral de reiziger het voor het zeggen krijgt, namelijk door te kiezen voor de taxi met de aantrekkelijkste prijs/kwaliteit-verhouding.

In 2013/2014 hebben de gemeenten Amsterdam, Den Haag en Rotterdam op basis van de gewijzigde WP2000 taxiverordeningen geïntroduceerd. Deze gemeenten hebben voor het zwaarste model gekozen, namelijk voor verplichte groepsvorming via de toegelaten taxi organisatie (TTO). Een ondernemer moet in deze gemeenten aangesloten zijn bij een organisatie van een bepaalde minimale omvang, als deze op de lokale opstapmarkt taxivervoer wil aanbieden. De TTO krijgt de gemeentelijke vergunning en is er voor verantwoordelijk dat bij hem aangesloten chauffeurs zich houden aan bepaalde kwaliteitsregels. In alle drie de steden zijn aanvullende examens verplicht gesteld voor chauffeurs. Het gaat hierbij om kennis van de stad, lokale routes en verkeerssituaties. In 2017 volgde de gemeente Eindhoven met een eigen TTO Taxiverordening. Daarnaast kennen de

gemeenten Utrecht, Tilburg en Breda en Den Bosch inmiddels een lichtere vorm van een taxiverordening, waarbij extra regels gelden voor chauffeurs en de herkenbaarheid van hun voertuig. Ook in enkele andere gemeenten is of wordt er nog gesproken over hoe tot eigen lokaal taxibeleid te komen. Zie voor meer informatie over de verschillende gemeenten met eigen taxiverordeningen ook Gemeente bevoegdheden op de site www.taxiregels.nl (onder Overig op de homepage).

Wijzigingen taxiwetgeving in 2016

De taxiwetgeving is in 2016 op 5 punten gewijzigd. De regeling die dat mogelijk maakte [is hier te vinden](#). Het ging om de volgende 5 wijzigingen:

- a) Vrijstelling van de eis van vakbekwaamheid ondernemer
- b) Vrijstelling van de aanwezigheid van het vergunningsbewijs in het taxivoertuig
- c) Omzetten automatische feitelijke verstrekking ritbewijs naar ritbewijs aanbieden; dit mag ook op een digitale wijze
- d) Kenbaar maken van tarieven en klachtafhandeling vervangen door doelvoorschriften; hierdoor zijn digitale alternatieven ook mogelijk
- e) Afschaffen taxameterplicht voor taxi's die uitsluitend worden gebruikt voor vervoer tegen vooraf afgesproken vaste tarieven (vaste ritprijs).

Meer informatie over deze aanpassingen? Klik dan [hier](#). Je vindt daar ook diverse veel gestelde vragen met antwoord terug.

Aanpassing van wetgeving gaat door

Het ministerie van I&M (inmiddels I&W) kondigde toen tevens aan dat er een aantal evaluaties uitgevoerd zouden worden. Eén daarvan is de evaluatie van de maximumtarieven taxi. Het ['evaluatie rapport tarieven'](#) is bekend gemaakt en aangeboden aan de Tweede Kamer.

Daarnaast is de invoering van de Boord Computer Taxi (BCT) geëvalueerd en de invoering van de taxiverordeningen in enkele gemeenten. Beide evaluatie rapporten zijn te vinden door resp. hier ['evaluatie BCT'](#) en hier ['evaluatie taxiverordeningen'](#) te klikken. De BCT evaluatie betrof een zogenaamd 0-meting. In 2018 wordt een nieuwe evaluatie (de zgn. 1-meting) gedaan, waarvan de uitkomsten begin 2019 zijn gepubliceerd: [evaluatie BCT éénmeting](#). Daarna heeft er een variantenstudie plaatsgevonden van de BCT omdat het toezicht er op door ILT makkelijker moet worden. Enerzijds moet het verkrijgen en verwerken van de BCT gegevens eenvoudiger en ook wil de overheid af van de BCT kaarten, die voorzien zijn van een bepaalde beveiliging wat grootschalig (en duur) omwisselen van die kaarten nu tot gevolg heeft. De nieuwe BCT variant moest per 2024 klaar zijn, waarna de sector nog een overgangstermijn heeft tot 2028.

Ook is het examen dat een taxichauffeur moet doen alvorens deze als taxichauffeur de weg op mag geëvalueerd. Dat rapport is te vinden door [hier te klikken](#). Met de aanbevelingen is het college van deskundigen van het CBR, dat over de examens gaat, aan het werk gegaan. Bepaalde aanbevelingen zullen worden overgenomen, bepaalde andere niet en voor sommige andere geldt dat er meer tijd nodig is om uit te zoeken wat het effect er van is (voordat een aanpassing wordt doorgezet).

Eind 2019 is er een aantal andere wijzigingen ingegaan:

- 1) taxichauffeurs hoeven (i.v.m. de continue screening) niet elke 5 jaar een VOG te overleggen;
- 2) voor vervoerders die beschikken over een taxivergunning de verplichting te laten vervallen om te beschikken over een communautaire vergunning bij het uitvoeren van openbaar vervoer per auto;

- 3) een vrijstellingsmogelijkheid op te nemen met het oog op nieuwe mobiliteitsconcepten en het voorkomen van stapeling van regels.

De tekst waarin deze laatste wijzigingen terugkomen is [hier](#) te vinden.

Evaluatie taxiwetgeving in 2023

In 2023 is in opdracht van het ministerie van I&W de taxiwetgeving geëvalueerd door onderzoeksbureaus Rebel en Goudappel. Begin 2024 is het [rapport aangeboden](#) aan de Tweede Kamer. Of en zo ja op welke manier er aanpassingen doorgevoerd zullen worden in de taxiwetgeving is nu (voorjaar 2026) nog niet te zeggen.

Overgang naar de CDT gestart juli 2025

Wat wel van start is gegaan is de overstap van de BCT naar de CDT (centrale database taxivervoer) per 1 juli 2025. Overgangperiode loopt tot 1 januari 2028. Ondernemers kunnen kiezen uit verschillende CDT IT-dienstverleners die near realtime data aanleveren aan de ILT. Dat is ook het belangrijkste verschil ten opzichte van de BCT, die geen gegevens direct deelt met de ILT.

Meer informatie over de CDT vindt u hier: [Centrale Database Taxivervoer \(CDT\) | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\)](#).