



Taximarkt: transparantie of tranendal?

Vanaf 1 november zijn straattaxi's verplicht een nieuwe, transparante tariefstructuur te hanteren. Het wachttarief, de component die nu nog in werking treedt als de taxi langzamer rijdt dan zeventien kilometer per uur, verdwijnt, zodat alleen het opstaptarief en het kilometertarief nog over blijven. Je betaalt straks maximaal zeven euro vijftig voor de eerste twee kilometer en maximaal twee euro twintig voor elke volgende. Het wordt gemakkelijker vooraf de totale kosten van een rit in te schatten en de prijzen van verschillende aanbieders te vergelijken. Het kabinet verwacht dat de concurrentie zal toenemen en dat zo de rol van de taxi in de personenmobiliteit versterkt kan worden. Durft u de gok aan?

De nieuwe tariefstructuur is resultaat van een in 2004 geformuleerd Kabinetsstandpunt. Het taxibeleid beweegt langzaam. Toen was net de periode 1999–2003 geëvalueerd, met beleid gebaseerd op het Paarse, liberale, Kabinetsstandpunt *Naar een klantgericht taxivervoer*. Het leek minister Jorritsma zo eenvoudig: zonder overheidsinmenging is op de taximarkt toch sprake van volkomen concurrentie? Er zijn geen natuurlijke toetredingsbarrières, het product is vrij homogeen, er is prijszetting. Twee bedrijven zouden voldoende moeten zijn om het welvaartsoptimum, $P = MK = GK$, te realiseren. De praktijk bleek weerbarstiger. Marktliberalisering leidde weliswaar tot een sterke toename (vijftig procent) van het aantal taxi's, en meer werkgelegenheid, maar ook tot een sterke prijsstijging (25 procent), en dus tot minder ritten en minder reizigers. Slogans stellen dat concurrentie de productieve, allocatieve en dynamische efficiëntie verhoogt, maar hier gebeurde precies het omgekeerde: hogere kosten, hogere prijzen en geen innovatie. Waarom? Waar zitten de marktimperfections verborgen?

Een goede vraag voor een Bachelorscriptie. Men zou verwachten dat, alvorens nieuw beleid gemaakt wordt, ook de ambtenaren zullen proberen het antwoord volledig in kaart te brengen. Zij zijn helaas gedwongen binnen beperkende kaders te werken. In het Haagse werd rond 2004 gebrekkige transparantie als belangrijkste hinderpaal voor goede concurrentie gezien. Het binnen EZ ontwikkelde afwegingskader *Glashelder* was leidend bij het doorlichten van sectoren met gebrekkige marktwerking. Het Kabinetsstandpunt uit 2004 wordt onderbouwd door een rapport van de interdepartementale werkgroep Burgers kunnen beter kiezen. Het rapport heeft als aanname dat transparantie het probleem is, concludeert dat verhelpen van dit probleem de oplossing vormt, en formuleert overeenkomstige beleidsaan-

bevelingen: vereenvoudig de tariefstructuur en vergroot de tariefkaarten in en op de taxi. Aldus geschiedde. Niks mis mee, maar zijn we niks vergeten? Is daarmee het kwaad aan de wortel aangepakt? Is gebrekkige transparantie wel het enige probleem? Bovendien: is de markt vanaf volgende maand wel echt transparant? Ook zonder het wachttarief blijven er zoekkosten. De literatuur laat zien dat zelfs verwaarloosbaar kleine zoekkosten de aanbieders in staat stellen monopolieprijzen te vragen. De reiziger heeft trouwens vaak niets te zoeken: de taxi's staan in een rij, en alleen de eerste is beschikbaar. Wie weet dat hij niet verplicht is de voorste te nemen? Wie weet dat de achterste taxi hem niet mag weigeren? Wie durft naar de NMa te stappen met een klacht over marktverdeling als die achterste chauffeur hem naar de voorste verwijst met een beroep op het *First-In-First-Out* systeem? Aan de aanbodzijde: wie durft de markt te betreden met een opzichtige gele taxi en een groot reclamebord met de tekst 50 procent korting op de maximumprijs? Waarom is dat sinds liberalisering nog niet gebeurd? Er zijn nog steeds strategische toetredingsbarrières: de collega's zijn niet altijd even vriendelijk. De markt heeft alle kenmerken die stilzwijgende samenspanning tot een evenwicht maken. Juist omdat de markt in potentie zo competitief is, werkt ze in de praktijk zo slecht. Een beetje meer transparantie verandert hier weinig aan, tenzij in de verkeerde richting.

Ondoordachte, last minute beleidswijzigingen leidden tot verdere verslechtering. In de meest recente wijziging van de Regeling Tarieven Taxivervoer worden twee nieuwe elementen toegevoegd: de taxichauffeur kan wel een wachttarief in rekening brengen als hij vóór de rit moet wachten; daarnaast mag hij voor aanvullende diensten een vergoeding vragen. Het eerste loopt via de taximeter, over het tweede moet de reiziger met de chauffeur onderhandelen. Het probleem is dat niet gedefinieerd is wat aanvullende diensten zijn. Een klant die niet weet welk product hij eigenlijk koopt als hij in een taxi stapt, heeft geen sterke onderhandelingspositie. Geen betere klant dan een domme klant. Wel prijstransparantie, maar geen productspecificatie. Averechtse selectie ligt op de loer.

De kern wordt over het hoofd gezien. Al in het Kabinetsstandpunt uit 1996 werd gesteld dat een essentiële voorwaarde voor goede marktwerking is dat de consument een voldoende sterke positie kan innemen. Dit vereist kennis van regels, product en prijs. Prijsdetails zijn aangepast, maar op de eerste twee dimensies is weinig verbeterd. Het gevolg is voorspelbaar.