



Taxi!

Auteur(s):

Timmermans, W.

Verschenen in:

ESB, 86e jaargang, nr. 4337, pagina 917, 30 november 2001

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

Vorige week concludeerde het Amsterdamse college van B en W uit de evaluatie van de nieuwe taxiwet dat het aantal taxi's tot een bijna ontoelaatbaar niveau is gestegen. Vooral in het weekend leveren de lucratieve standplaatsen veel problemen op, waardoor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten onder druk komen te staan¹. Schiet de taxiwet zijn doel voorbij?

Sinds 1 januari 2000 is de Wet deregulering taxivervoer van kracht. Deze wet vormt onderdeel van de mdw-operatie en heeft als doel het stimuleren van het taxigebruik. Vanwege lagere toe- en uittredingsdrempels sinds de liberalisering van de markt, zijn meer taxiondernemers op deze markt toegenomen. In Amsterdam is het aantal taxi's toegenomen van 1500 naar 2500. Vanaf 1 januari 2002 neemt dit naar verwachting nog verder toe, omdat dan de tweede fase van de taxiwet in werking treedt. Hierbij vervallen de vervoergrenzen, waardoor ook taxiriten buiten de eigen regio uitgevoerd mogen worden. Daarbij wordt Amsterdam gezien als de meest lucratieve plek. Het loslaten van de vaste tarieven per regio heeft geleid tot meer differentiatie in de tarieven die taxiondernemers hanteren. De verschillende tariefonderdelen moeten opgeteld wel onder het maximumtarief uitkomen. In tegenstelling tot wat men zou verwachten, zijn de tarieven fors gestegen. Dit laatste is opmerkelijk, daar liberalisering van de taximarkt tot heviger concurrentie en lagere prijzen zou moeten leiden en daarbij de vraag naar de taxidiensten nauwelijks is gewijzigd. Een groter aanbod, gestegen tarieven en een gelijk gebleven vraag maken duidelijk dat de taximarkt allesbehalve efficiënter is geworden. De bezettingsgraad is immers lager en de vraag is of die veel hoger wordt als na 1 januari 2002 Nederland één vervoergebied voor taxi's wordt.

Het idee achter deze tweede fase is het verhogen van de efficiëntie in het taxivervoer. Een chauffeur uit Breda kan bijvoorbeeld iemand naar Utrecht brengen en vervolgens daar weer een klant mee naar Gorinchem vervoeren, zodat de chauffeur niet met een lege auto hoeft te rijden. Waarom werkt dit niet? Ten eerste hebben taxichauffeurs een voordeel in de eigen stad of regio, waar ze de verkeerssituaties en straten beter kennen. Ten tweede belt een klant meestal naar een taxicentrale in de eigen stad of regio en weet die klant niet dat een taxi 'toevallig' een bepaalde kant uit moet. En wat moet de taxichauffeur uit Breda doen als zij op een algemene taxistandplaats gaat staan wachten (bijvoorbeeld bij Utrecht Centraal) en een klant wil niet in de richting van de 'eigen stad' van de chauffeur worden vervoerd, maar bijvoorbeeld naar Amsterdam? De chauffeur moet dan van Amsterdam naar Breda leeg terugrijden. Daarnaast is een chauffeur die bij een centrale werkt vaak hard nodig in de eigen regio. Veel taxicentrales in andere steden kampen met een tekort aan chauffeurs, waardoor niet altijd op korte termijn aan de vraag kan worden voldaan. Tenslotte vinden de meeste taxiriten plaats binnen de eigen regio, zoals naar het station of uitgaansgelegenheden. Er zijn dus weinig efficiëntievoordelen te behalen met het afschaffen van de vervoergrenzen.

Het probleem van 'leegrijden' buiten de oorspronkelijk eigen regio kan worden ondervangen door een landelijke centrale in te stellen die probeert vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen, zoals nu ook bij regionale taxicentrales gebeurt. Er wordt dan onder andere bijgehouden waar een taxi naar toe gaat, wanneer deze vrijkomt, hoelang de chauffeur al achter het stuur zit (in verband met verplichte rusttijden) en wanneer de dienst erop zit. Een gevolg zou kunnen zijn, dat een chauffeur die een klant van Breda naar Utrecht heeft gebracht en vervolgens iemand mee terug kan nemen een zeer lage ritprijs kan vragen. In een ritprijs zijn immers de kosten van het terugrijden al doorberekend.

Deze oplossing stuit echter op enkele grote praktische bezwaren. Het is onmogelijk om op korte termijn vast te stellen wanneer een taxi vrijkomt (denk aan files, brandstof tanken enzovoorts), wanneer een chauffeur toe is aan rustpauze of wanneer de diensten aanvangen en eindigen. Daarnaast moet de chauffeur op tijd bij de centrale zijn om de auto aan de volgende chauffeur over te dragen. Nu bestaat er al een landelijk samenwerkingsverband tussen 2500 taxibedrijven (de on-line taxicentrale taxi.nl), maar hier dient uiterlijk twaalf uur voor het vervoersmoment een reservering te worden gemaakt. Voor het overige 'korte termijn' taxivervoer biedt dit geen oplossing.

Een andere mogelijkheid is het verlagen van het maximumtarief. Daar in de ritprijs het leeg terug rijden al is verrekend, ontbreekt een prikkel voor de chauffeur om zich in te zetten voor het verhogen van zijn bezettingsgraad op de terugweg. Het verlagen van het tariefplafond prikkelt de taxiondernemer efficiënter te gaan rijden. Deze maatregel vormt echter geen onderdeel van het nieuwe taxibeleid.

Ook na 1 januari 2002, wanneer de tweede fase van de taxiwet in werking treedt, hoeven we dus geen wonderen te verwachten van het nieuwe taxibeleid. De consument rest niets dan dieper in de buidel te tasten voor een taxirit dan voorheen. Leve de marktwerking

¹ Amsterdam evalueert nieuwe taxiwet, <http://www.amsterdam.nl>.

