

nipo *Consult*
Postbus 247
1000 ae Amsterdam

Grote Bickersstraat 74

Telefoon (020) 522 59 05
Fax (020) 522 53 33
E-mail consult@nipo.nl
Internet www.nipo-consult.nl

NIPO *Consult*



Bijlagerapport

Monitoring deregulering taxivervoer: Vergunningverlening, Tarieven en Handhaving

KPMG Bureau voor Economische Argumentatie - NIPO Consult

Z1304 | augustus 2002
In opdracht van:
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Alle in dit document vermelde gegevens zijn strikt vertrouwelijk. Publicatie en inzage aan derden, geheel of gedeeltelijk, is zonder toestemming van nipo *Consult* beslist niet toegestaan.

© nipo *Consult* Amsterdam | ncrapned.dot

Inhoud

	Samenvatting	1
1	Inleiding	3
2	Vergunningverlening	5
2.1	De vergunningverlenende instantie	5
2.2	Het vergunningen- of capaciteitsbeleid	5
2.2.1	De ondernemersvergunning	5
2.2.2	De chauffeurspas	10
2.2.3	Aanvragen in 2001	10
2.2.4	Aanvragen in 1999 en 2000	10
2.2.5	afwijzing/stopzetting	12
3	Het tariefbeleid	13
3.1	Tarieven regulier taxivervoer (maximaal 4 personen)	13
3.2	Tarieven taxivervoer per busje (5 tot 8 personen)	13
3.3	Tarieven rolstoelvervoer	13
3.4	Vergelijking 1999, 2000 en 2001	14
4	Controle en handhaving	16
4.1	Bedrijfscontroles	16
4.2	Wegcontroles	19
4.3	Samenwerking en voorlichting	24
	Bijlagen	
1	Begrippenlijst	
	<i>Inhoud figuren en tabellen</i>	
1	<i>Jaarlijkse publicatie monitoronderzoek deregulering taxivervoer</i>	4
2	<i>Aanvragen voor ondernemersvergunning in 2000 en 2001</i>	6
3	<i>Toegewezen vergunningen door de IVW in 2000 en 2001</i>	8
4	<i>Bedrijfsvormen bij de toegewezen vergunningen in 2000 en 2001</i>	9
5	<i>Aantal vergunningen en vergunningbewijzen aan het eind van 2001 *</i>	9
6	<i>Aanvragen van chauffeurspassen in 1999 - 2001</i>	11
7	<i>Redenen voor buitenbehandeling</i>	12
8	<i>Overzicht gemiddelde tarieven 2001</i>	14
9	<i>Aantal bedrijfscontroles in 1999 - 2001</i>	17
10	<i>Overtredingen bij bedrijfscontroles in 1999 - 2001</i>	19
11	<i>Aantal controles 1999 - 2001</i>	20
12	<i>Overtredingen bij wegcontroles in 1999 - 2001</i>	21
13	<i>Overtredingspercentage 1999 - 2001</i>	22
14	<i>Specificatie geconstateerde overtredingen bij bedrijfs- en wegcontroles in 2000 en 2001</i>	23

Samenvatting

Vergunningverlening

De RVI gaat verder onder de naam Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Het opgaan van de RVI in de IVW heeft voor de wijze van vergunningverlening en handhaving nauwelijks directe gevolgen gehad. Het verlenen van vergunningen (sector marktordening) en handhaving van het beleid (sector handhaving) valt onder de divisie vervoer van IVW.

In het jaar 2001 heeft de sector marktordening 1.629 aanvragen voor ondernemersvergunningen binnengekregen. In het jaar 2000 had men 4.143 aanvragen ontvangen. Omdat nog enkele aanvragen van vorig jaar behandeld moesten worden, zijn in 2001 3.625 aanvragen verwerkt. Hiervan zijn 3.410 toegewezen. Het aantal nieuwe toetreders is 1.242. De groei van het aantal geldige vergunningen geeft een vertekend beeld. Dit komt doordat de opsplitsing van bedrijven in kleine taxibedrijfjes zorgt voor een grotere stijging van het aantal ondernemingsvergunningen dan het aantal op de markt rijdende taxi's. De eenmanszaak is de meest voorkomende rechtsvorm met 73 procent. Meer dan de helft van de bedrijven is gevestigd in één van de vier grote steden.

In 2001 zijn meer dan 16.000 aanvragen voor chauffeurspassen ontvangen. Dat waren er in het voorgaande jaar 19.000. Daarnaast zijn de nog in behandeling zijnde aanvragen uit 2000, ongeveer 2.800, verwerkt. Dat brengt het totaal op 62.000 chauffeurspassen in Nederland. De situatie van het verwerken van grote aantallen aanvragen zoals in 1999 en 2000 is voorbij. Voor de procedure van aanvraag van de chauffeurspas is in 2001 ten opzichte van voorgaande jaargangen een verandering doorgevoerd. De taxichauffeur in spé dient zijn medische keuring niet meer te ondergaan bij een (ander dan zijn eigen) huisarts maar bij de Arbo-dienst.

Tarieven

Aan de tariefstijgingen van de voorgaande jaren is een einde gekomen. Stegen de tarieven van 1999 naar 2000 nog met 12,5 en 14 procent, in 2001 geven de tarieven een geringe stijging weer. De stijging in tarieven voor reguliere taxi's is minder dan 2 procent. Het standaard stadsritje kost daardoor 1,3 procent meer in vergelijking met 2000 en het buitenritje kost 1,4 procent meer. Tarieven voor busjes laten een grotere, zij het nog steeds geringe stijging zien. Als gevolg daarvan kost met het busje het standaardritje 3 procent meer, en het buitenritje 3,8 procent meer ten opzichte 2000. De ritjes voor rolstoelvervoer veranderen zowel buiten als in de stad niet in vergelijking met het voorgaande jaar. De verandering is minder dan 1 procent.

In de vier grote steden zijn de tarieven zelfs minder gedaald dan in de rest van Nederland, namelijk minder dan 1 procent. De tariefstijgingen in de stedelijke gebieden voor regulier vervoer komen overeen met de landelijke cijfers. Er is te

weinig bekend over ondernemers op het platteland om onderbouwde uitspraken te kunnen doen.

Handhaving

In 2001 hebben 225 eerste lijnsonderzoeken plaatsgevonden, een geringe afname ten opzichte van 2000 met 232 onderzoeken. Daarnaast hebben 48 vervolgonderzoeken plaatsgevonden, waarbij daarmee sprake is van meer dan een verdubbeling in een jaar tijd. Het aantal overtredingen in 2001 bedroeg 20.946. Van de onderzochte bedrijven was meer dan driekwart in overtreding. Vooral de drastische daling van de overtreding 'geen werkmap hebben/niet kunnen aantonen' en de toename van de overtreding 'bewaren dagrittenstaten' zijn opmerkelijk. De overtredingen van de APK- en taxikeuring nemen af. Het 'niet invullen van de dagelijkse werkzaamheden in de werkmap' (toename van 110 procent) wordt als een ernstige overtreding beschouwd. De overige invulovertrredingen gelden als administratieve overtredingen.

In totaal hebben in 2001 3.489 controles plaats gevonden, ongeveer even veel als in 2000 en 1999. Bij de helft van de taxi's werd er een of meer overtredingen geconstateerd. Bij de overtreding tijdens de wegcontroles komt naar voren dat de werkgever minder nalatig is geworden met bewaren en controleren (afname van 76 procent). Daar staat tegen over dat de overtreding 'gebruik dagrittenstaat' nog steeds geen verbetering aantoont sinds het begin van het onderzoek. Tevens neemt de zware overtreding van het 'niet invullen van de dagelijkse werkzaamheden' met meer dan de helft toe. Ook bij de wegcontroles worden meer overtredingen van de dagrittenstaat geconstateerd.

Op het gebied van samenwerking en voorlichting is de in voorgaande jaren uitgezette lijn voortgezet. De samenwerking met politie, OM, de belastingdienst, het GAK en andere bijzondere opsporingsdiensten is geïntensiveerd. Daarnaast zijn in 2001 voorbereidingen getroffen om pilots te starten in 2002 op het gebied van verbetering van de naleving van de regels.

1 Inleiding

Per 1 januari 2000 is het nieuwe taxibeleid in werking getreden. Hoofddoelstelling van dit nieuwe beleid is het versterken van de rol van de taxi in de Nederlandse mobiliteit. Door meer marktwerking en concurrentie wil het kabinet de taxi aantrekkelijker maken voor consumenten. Lagere prijzen en betere kwaliteit zullen naar verwachting leiden tot een toename van het taxigebruik.

Om deze doelstellingen te realiseren worden een aantal veranderingen in de regelgeving doorgevoerd. Deze veranderingen omvatten:

- het vrijgeven van de capaciteit (het aantal taxi's)
- het op termijn vrijgeven van de taxitarieven
- het invoeren van een chauffeurspas
- de introductie van de landelijke ondernemersvergunning
- de introductie van het speciale taxi kenteken
- zichtbaarheid van de tarieven aan de buitenzijde en in de taxi
- de introductie van de boordcomputer.

Deze maatregelen worden niet in één keer, maar worden over een periode van twee jaar doorgevoerd. Om verslag te doen van de doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk is er een monitor ingericht. In dit rapport wordt de stand van zaken van vergunningverlening, controle en handhaving en de ontwikkeling van de tarieven rond de taximarkt in 2001 beschreven. Waar dat zinvol is wordt een vergelijking met 1999 en 2000 gemaakt.

De resultaten van het onderzoek zijn ten eerste gebaseerd op de informatie en toelichting daarop die we gekregen hebben van de sectoren Marktordening en Handhaving van de dienst vervoer van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Daarnaast heeft NIPO een enquête uitgezet over taxitarieven onder taxiondernemers.

Leeswijzer

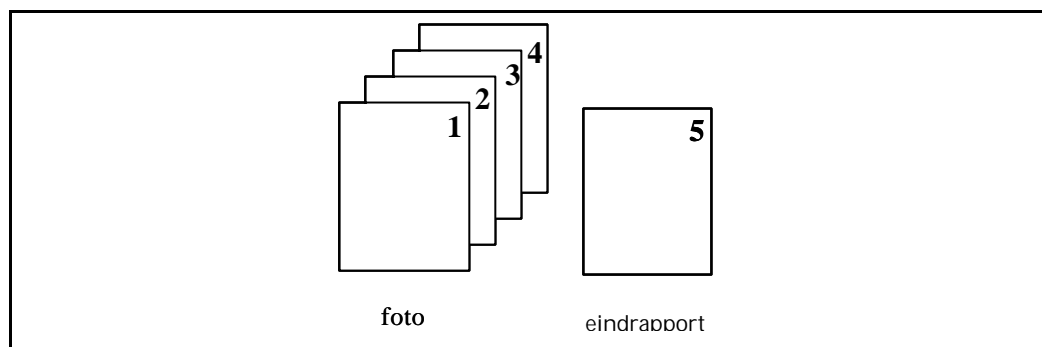
Het monitoronderzoek deregulering taxivervoer loopt van 1999 tot en met 2003. NIPO Consult en KPMG BEA publiceren over elk van deze vijf jaren een serie rapporten. De rapporten uit deze jaarlijkse series hebben betrekking op verschillende deelaspecten van de taximarkt. We onderscheiden voor de volgende rapportages:

1. Consumentenonderzoek (de vraagzijde);
2. Bedrijvenonderzoek (de aanbodzijde);
3. Vergunningverlening, handhaving en tarieven (de rol van de overheid);
4. Infrastructuur (de standplaatsen);
5. Eindrapportage.

De eerste vier rapportages geven een statische beschrijving van de taximarkt. Zij vormen als het ware een 'neutrale' foto van de stand van zaken in een bepaald jaar. In de eindrapportage wordt op basis van een vergelijking van de opeenvolgende foto's

een verklaring gegeven van de gesignaleerde ontwikkelingen. Figuur 2 bevat een schematische weergave van de publicatiereeks.

1 | *Jaarlijkse publicatie monitoronderzoek deregulering taxivervoer*



Naast bovengenoemde vijf rapportages verschijnt *tweejaarlijks* ook nog een Conjunct onderzoek. In dit rapport worden de voorkeuren van consumenten ten aanzien van het taxiproduct beschreven.

2 Vergunningverlening

2.1 De vergunningverlenende instantie

Sinds 1 januari 2000 ligt de verantwoordelijkheid voor het verlenen van vergunningen bij de centrale overheid. Deze taak is ondergebracht bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Voorheen heette deze instantie RVI. De overgang van RVI in IVW heeft voor de wijze van vergunningverlening nauwelijks directe gevolgen gehad. De controle en handhaving van de taxi's vallen onder divisie vervoer. Binnen deze divisie is wederom een splitsing aanwezig, waarbij de sector marktordening vooraf controle uitoefent en de sector handhaving repressief werkt.

2.2 Het vergunningen- of capaciteitsbeleid

In de periode voor 2000 lag de verantwoordelijkheid voor vergunningverlening bij 24 decentrale instanties (provincies of samenwerkingsverbanden van gemeenten). Gezamenlijk hebben deze instanties op 31 december 1999 3.421 vergunningen voor het uitvoeren van een taxibedrijf overgedragen aan de IVW.

Vanaf 1 januari 2000 geldt een nieuw vergunningstelsel dat bestaat uit een nieuwe ondernemersvergunning en de chauffeurspas. In deze paragraaf gaan we in op de invoering van beide onderdelen van het nieuwe stelsel.

2.2.1 De ondernemersvergunning

Vanaf 1 januari 2000 is er een nieuwe ondernemersvergunning, afgegeven door de sector Marktordening van de IVW. Om die te verkrijgen moet een taxiondernemer voldoen aan landelijke uniforme kwaliteitseisen. Ondernemers die al voor 2000 actief waren in de taximarkt, en dus beschikten over een ondernemersvergunning afgegeven door een decentrale overheid, moesten voor 1 januari 2001 een nieuwe aanvragen. De oude vergunning blijft geldig totdat de minister beslist over de aanvraag. Ondernemers die niet beschikten over een vergunning op eigen naam, maar wel reeds actief waren in de taximarkt, konden in aanmerking komen voor de overgangsregeling en zelf een vergunning aanvragen. Voorwaarde hiervoor was dat ze aan konden tonen in de periode van 1 juli 1999 tot 1 december 1999 gemiddeld minimaal 30 uur per week taxivervoer te hebben verricht onder een vergunning. Vervolgens kregen ze een vergunning, onder de voorwaarde dat zij voor 1 juli 2001 hun vakbekwaamheid konden aantonen. Voor de behandeling van deze aanvragen was geen vergoeding verschuldigd.

Voor de bestaande ondernemers gold eveneens dat de aanvraag voor een nieuwe vergunning en de vergunningbewijzen eenmalig kosteloos behandeld werd. Zij moesten bij de aanvraag voldoen aan de eisen van de Deregulering Taxivervoer, zoals opgenomen in de Wet personenvervoer die geldt vanaf 1 januari 2001. Een

vergunning voor taxivervoer wordt slechts verleend door IVW, divisie vervoer, sector marktordening aan de *vervoerder* die voldoet aan de eisen van *betrouwbaarheid* en *vakbekwaamheid*. Om inzicht te krijgen of de aanvrager voldoet aan die eis, vergaart sector marktordening informatie bij diverse instanties.

De enige verandering in vergelijking met vorig jaar in het eisenpakket dat IVW aan de taxiondernemingen stelt, is dat in 2001 de eis ten aanzien van voldoende capaciteit is komen te vervallen.

In het jaar 2001 heeft de sector marktordening 1.629 aanvragen voor ondernemersvergunningen binnengekregen. In het jaar 2000 had men 4.143 aanvragen ontvangen. Deze heeft men niet allemaal kunnen behandelen. Eind 2000 waren nog 2.965 aanvragen in behandeling. In 2001 heeft men daardoor meer aanvragen behandeld dan men ontvangen heeft. In figuur 1 staat een overzicht.

2 | Aanvragen voor ondernemersvergunning in 2000 en 2001

	2000	2001	totaal
Ontvangen aanvragen	4.143	1.629	5.772
Afgewezen	28	43	71
Buiten behandeling gesteld	39	172	211
Toegewezen	1.111	3.410	4.521
- bestaande ondernemers	645 (58%)	867 (26%)	
- bestaande ondernemers die van de overgangsregeling gebruik hebben gemaakt	296 (26%)	1.481 (43%)	
- nieuwe toetreders	177 (16%)	1.062 (31%)	
Nog in behandeling op 31/12	2.965	970	-

Bron: IVW, divisie vervoer, sector marktordening, bewerking KPMG BEA

Het totaal aantal aangevraagde vergunningen bedraagt 5.772 over de jaren 2000 en 2001. Het aantal verleende vergunningen aan het eind van 2001 is 4.521. Het verschil zit in de afgewezen en buiten behandeling gestelde aanvragen en de nog in behandeling zijnde aanvragen. Een deel van de aanvragen die in het systeem staan moeten nog opgeschoond worden. Hierdoor kan het aantal openstaande aanvragen snel teruglopen tot ongeveer 600.

In 2001 heeft de sector marktordening 3.625 aanvragen behandeld. Hiervan zijn er 3.410 toegewezen. Van de afgegeven ondernemersvergunningen zijn er 867 (26 procent) afgegeven aan bestaande ondernemers. Van de vergunningen ging 43 procent naar 'nieuwe' ondernemers die al eerder in de taximarkt werkzaam waren. Het betrof in veel gevallen ondernemers uit vroegere vennootschappen onder firma

die van de overgangsregeling gebruik hebben gemaakt¹. Van de toetreders die al eerder werkzaam waren als taxiondernemer was 68 procent werkzaam in de grote steden. Er zijn 1.062 vergunningen (31 procent) afgegeven aan nieuwe toetreders. Daarnaast werden 215 aanvragen afgewezen of buiten behandeling gesteld².

De tijd die zit tussen het indienen van een aanvraag en de ontvangst van een vergunning kan sterk variëren. Het snelst verloopt dit traject wanneer de aanvrager zelf beschikt over de vereiste vakbekwaamheid. Wanneer alle papieren in een keer compleet en correct aangeleverd worden kan de aanvraag binnen twee weken behandeld zijn. Langere wachttijden treden bijvoorbeeld op wanneer de ondernemer niet zelf beschikt over de vakbekwaamheid maar aan de eis van vakbekwaamheid beoogd te voldoe door een procuratiehouder in dienst te nemen.

Problemen met betrekking tot het aantonen van vakbekwaamheid, deden zich niet voor bij de groep die voor 1996 is begonnen. Immers, met vijf jaar ervaring als leidinggevende in het dagelijks beheer van taxivervoer geldt men als vakbekwaam. Ondernemers zonder de benodigde ervaring, kunnen een diploma hieromtrent verkrijgen of nemen een procuratiehouder in de arm. Hierbij is de procuratiehouder degene die permanent aanwezig is voor het uitvoeren van de managementtaken van het taxibedrijf. In enkele gevallen hebben zich wel problemen voorgedaan omdat sommige mensen enige tijd 'er tussenuit' zijn geweest. Daardoor kwamen zij niet in aanmerking voor een verklaring van vakbekwaamheid. Tevens wordt de procuratiehouder aan een onderzoek onderworpen. Hierbij kijkt IVW naar geografische spreiding, nevenfuncties, grootte van het bedrijf en andere factoren die tijd in beslag nemen.

¹ Het merendeel van deze ex-vennoten heeft in de nieuwe situatie gekozen voor een éénmanszaak.

² Afwijzingen hadden te maken met gevallen waarin de aanvrager niet de vervoerder is. Buiten behandeling stelling van aanvragen vond plaats wanneer aanvragen onvolledig waren en er geen reactie kwam op vragen om aanvullende informatie.

3 | Toegewezen vergunningen door de IVW in 2000 en 2001

2001	2000			2001			Totaal		
	Grote steden	Overig Nederland	Totaal *	Grote steden	Overig Nederland	Totaal	Grote steden	Overig Nederland	Totaal
Bestaande ondernemers	280	365	651	-	-	867	-	-	1.518
Toetreders, maar eerder al werkzaam als taxionderne- mer	274	22	280	-	-	1.481	-	-	1.761
Nieuwe toetreders	121	56	180	-	-	1.062	-	-	1.242
Totaal	675	443	1.111	-	-	3.410	2.388	2.133	4.521

Bron: IVW, divisie vervoer, sector Marktordening

* bij totaal staan nieuwe cijfers over 2000

- = deze cijfers zijn nog niet bekend

Het aantal ondernemingen met een geldige vergunning op 31 december 2001 is hoger dan 4.521, namelijk 5.069. Van de door de decentrale overheid afgegeven vergunningen waren op deze datum 548 aanvragen nog in behandeling. Daardoor behielden deze door de decentrale overheid afgegeven vergunningen hun geldigheid. Deze aanvragen waren incompleet of het was noodzakelijk aanvullende informatie te verzamelen voor een goede beslissing. Mogelijk was bij deze groep ook een aantal bedrijven dat de vervoersactiviteiten inmiddels had gestaakt. Overigens zijn er in 2001 ook 60 ondernemersvergunningen ingetrokken omdat deze bedrijven niet voldoen aan de eis van vakbekwaamheid.

De groei van het aantal geldige vergunningen geeft een vertekend beeld. Dit komt doordat de opsplitsing van bedrijven in kleine taxibedrijfjes zorgt voor een grotere stijging van het aantal ondernemingsvergunningen dan het aantal op de markt rijdende taxi's.

Wanneer we kijken naar de verdeling van de in 2001 toegewezen vergunningen over de verschillende bedrijfsvormen dan zien we dat de eenmanszaak de meest voorkomende is met 73 procent. De andere veelvoorkomende rechtsvormen zijn de BV en VOF.

4 | Bedrijfsvormen bij de toegewezen vergunningen in 2000 en 2001

Bedrijfsvormen	2000		2001		Totaal	
	Aantal	Procentueel	Aantal	Procentueel	Aantal	Procentueel
B.V.	181	16%	388	11%	569	13%
Eenmanszaak	694	62%	2.486	73%	3.180	70%
V.O.F.	232	21%	524	15%	756	17%
Overig	4	0%	12	0%	16	0%
Totaal	1.111		3.410		4.521	

Bron IVW, bewerking KPMG BEA

Naast informatie over het aantal afgegeven vergunningen beschikt de sector marktordening over het aantal verleende voertuigbewijzen. Voor elk voertuig dat een taxiondernemer wil inzetten dient hij te beschikken over een eigen vergunningbewijs. De voorwaarden voor zo'n vergunningbewijs zijn:

- geldige ondernemersvergunning;
- bewijs van duurzame (aanstaande) beschikking over auto('s);
- eventueel arbeidsovereenkomsten e.d.

5 | Aantal vergunningen en vergunningbewijzen aan het eind van 2001 *

	Aantal bedrijven	Aantal vergunningbewijzen	Gemiddelde bedrijfsgrootte
Vier grote steden	2.388	4.324	1,8
Rest van Nederland	2.133	22.135	10,4
Totaal	4.521	26.459	5,9

Bron IVW, bewerking KPMG BEA

* het betreft hier door IVW verleende vergunningen

Meer dan de helft (52 procent) van de bedrijven is gevestigd in één van de vier grote steden. Gezamenlijk hebben deze bedrijven ongeveer 16 procent van het aantal taxivoertuigen in bezit. Het zijn in de vier grote steden vooral kleine bedrijven, met een gemiddelde bedrijfsgrootte van 1,8 voertuig. In de rest van Nederland hebben de bedrijven gemiddeld 10,4 voertuigen in bezit.

2.2.2 De chauffeurspas

Vanaf 1 januari 2000 dient elke taxichauffeur in het bezit te zijn van een persoonsgebonden chauffeurspas. Chauffeurs konden deze vanaf 1 oktober 1999 aanvragen bij de sector marktordening van de IVW. Na ontvangst van hun aanvraag kregen zij een ontvangstbevestiging waarmee ze, in afwachting van de beslissing, 26 weken taxivervoer mochten verrichten. Deze overgangsregeling gold op voorhand niet voor de aanvragen die na 1 januari 2000 binnen zouden komen. Vanwege de verschillende behandelingstrajecten gaan we apart in op de aanvragen die in 1999 en 2000 binnenkwamen en die van 2001. In totaal zijn er ruim 62.000 aanvragen binnengekomen.

2.2.3 Aanvragen in 2001

In 2001 zijn iets meer dan 16.000 aanvragen voor chauffeurspassen ontvangen. Daarnaast zijn de nog in behandeling zijnde aanvragen uit 2000, ongeveer 2.800, verwerkt. De situatie van het verwerken van grote aantallen aanvragen zoals in 1999 en 2000 is voorbij. De procesgang is naar wens van IVW verlopen. Ook nu geldt de regeling dat men als chauffeur kan werken zodra de ontvangstbevestiging van de aanvraag ontvangen is. Dit geldt alleen voor complete aanvragen, of aanvragen waarvan slechts de verklaring omtrent gedrag ontbreekt. Deze bevestiging verstuurt de sector marktordening binnen enkele dagen na ontvangst van de benodigde betaling. De definitieve pas kan op het postkantoor afgehaald worden na 10 tot 14 dagen na het toekennen van het verzoek.

Voor de procedure van aanvraag van de chauffeurspas is in 2001 ten opzichte van voorgaande jaargangen een verandering doorgevoerd. De taxichauffeur in spé dient zijn medische keuring niet meer te ondergaan bij (een ander dan zijn eigen) huisarts maar bij de Arbo-dienst.

2.2.4 Aanvragen in 1999 en 2000

In het laatste kwartaal van 1999 heeft de IVW ruim 27.000 aanvragen ontvangen. Aan het eind van 1999 waren er bijna 1.200 passen (4 procent) verstrekt. De meeste aanvragen uit 1999 zijn dus in 2000 afgehandeld.

In 2000 kwamen nog eens ruim 19.000 nieuwe aanvragen binnen. In eerste instantie was het de aanvragers hiervan, in afwachting van de eventuele toekenning van de pas, niet toegestaan chauffeurswerkzaamheden te verrichten. Bij de keuze van deze beleidslijn was het Kabinet er van uitgegaan dat alle zittende chauffeurs hun aanvraag voor een pas op tijd, en dus voor 1 januari 2000 zouden indienen. Verondersteld werd dat aanvragen in 2000 dus vooral van nieuwe chauffeurs afkomstig zouden zijn en dat hun aantal van dien aard zou zijn dat zij met voorrang tussen de aanvragen van de zittende chauffeurs behandeld zouden kunnen worden. Bij de aanvragen die in 2000 binnen kwamen, werd geen ontvangstbevestiging gestuurd die het recht gaf te rijden tot de beslissing genomen was. Dit leverde echter problemen op voor de branche omdat een groot deel van de aanvragen toch van reeds actieve chauffeurs afkomstig bleek en nieuwe chauffeurs niet direct aan de slag konden. Bovendien bleek daardoor het aantal aanvragen veel groter dan verwacht, wat snelle afhandeling onmogelijk

maakte. Ook liepen veel aanvragen vertraging op doordat gemeentes enkele weken nodig hebben voor het afgeven van een verklaring omtrent gedrag.

In de loop van maart is daarop besloten de aanvragers van na 1 januari een ontvangstbevestiging te geven die het recht gaf te rijden tot het moment van beslissen over de pas, deze brief is 3 maanden geldig. De ontvangstbrieven die in eerste instantie voor 26 weken waren afgegeven zijn verlengd. Dit had te maken met het feit dat de minister de toezegging had gedaan dat aanvragen tot 1 april aangevuld mochten worden. Hierdoor ging de termijn van 26 weken pas lopen op 1 april en had de IVW de tijd tot 1 oktober om de aanvragen te verwerken.

De IVW heeft in 2000 zeer drukke tijden gehad met het verwerken van alle aanvragen voor een chauffeurspas. De wettelijke termijn van 26 weken om een aanvraag af te handelen is echter niet overschreden. Om dit te realiseren is gedurende een bepaalde periode zelfs met een weekend-, dag- en avondploeg gewerkt. Voor reeds actieve chauffeurs is een oplossing gevonden, maar voor nieuwe chauffeurs gold dat ze vaak lang moesten wachten voor ze aan de slag konden. Nadat besloten is de regeling met betrekking tot de ontvangstbevestiging door te laten lopen kunnen alle chauffeurs binnen enkele dagen aan de slag.

Hieronder staan de exacte gegevens met betrekking tot de aanvragen voor een chauffeurspas in de afgelopen 3 jaren.

6 | Aanvragen van chauffeurspassen in 1999 - 2001

	1999	2000	2001	Totaal
Aanvragen	27.158	19.552	16.024	62.734
Toegewezen	1.182	41.608	15.834	58.624
Afgewezen	0	25	8	33
Ingetrokken	0	6	2	8
Buiten behandeling ³		1.500	2.271	3.773
Afgegeven duplicaten		107	405	512
Wijzigingen pas		2	2	4
Nog in behandeling		2.280	300	-

Bron: IVW, divisie vervoer, sector Marktordening, bewerking KPMG BEA

³ Een aanvraag wordt door de IVW buiten behandeling gesteld indien de aanvrager na minimaal twee oproepen nog altijd niet afdoende heeft gereageerd. De categorie "Stopzetting door aanvrager" valt sinds 2001 onder de categorie "buiten behandeling"

2.2.5 afwijzing/stopzetting

De meeste aanvragen worden toegekend maar een klein deel, ruim 5 procent, wordt afgewezen, of stopgezet. We gaan hier kort in op de redenen daarvoor. In verreweg de meeste gevallen, bijna 78 procent, blijkt de aanvrager geen verklaring omtrent gedrag te kunnen overleggen. In dit geval voldoet de aanvrager dus niet aan de eis van betrouwbaarheid.

Ook de geneeskundige verklaring kan niet altijd overlegd worden, maar het komt in mindere mate voor dat de geneeskundige verklaring het struikelblok is voor de aanvrager. Hieronder geven we een overzicht van de redenen voor buitenbehandelingstelling. Het totaal is hoger dan 100 procent omdat meer dan één reden kan tellen.

7 | Redenen voor buitenbehandeling

	Percentage
Ontbreken Verklaring omtrent gedrag	78%
Ontbreken geneeskundige verklaring	35%
Ontbreken kopie rijbewijs	19%
Incompleteet aanvraagformulier (foto, handtekening)	22%
Ontbreken betaling	29%

Bron: IVW, Divisie vervoer, gebaseerd op een steekproef genomen uit ruim 100 aanvragen die buiten behandeling zijn gesteld

Meestal ligt de moeilijkheid voor de aanvrager slechts op het verkrijgen van één van de vereiste documenten. Indien het voor de aanvrager gedurende het aanvraagproces duidelijk wordt dat het lastig wordt om aan de voorwaarden te voldoen, is hij of zij minder geneigd om aan de andere voorwaarden al wel vast te voldoen. Bij een buitenbehandeling worden geen betaling of documenten geretourneerd. Vandaar dat ook de betaling, of eenvoudig te verkrijgen documenten als een rijbewijs of ingevuld aanvraagformulier regelmatig missen. Achterliggende oorzaak zal dan echter meestal zijn dat de aanvrager geen geneeskundige verklaring of verklaring omtrent gedrag kon overleggen, en toen de rest ook maar liet zitten. Bovendien is dan de stap ook snel gezet om zelf maar de aanvraag stop te zetten.

In totaal zijn 37 chauffeurspassen afgewezen of ingetrokken vanwege een valse geneeskundige verklaring. Een aanvraag komt buiten behandeling wanneer de aanvraag niet compleet was en er door de aanvrager niet gereageerd wordt op verzoeken om meer informatie.

3 Het tariefbeleid

In 1999 was er voor het laatst sprake van decentraal vastgestelde tarieven. Sinds 1 januari 2000 geldt voor al het straattaxivervoer een maximumtarief waaronder elke taxiondernemer zijn eigen tarieven kan bepalen. Het Kabinet gaat er vanuit dat ondernemers met de toenemende tariefvrijheid een extra instrument in handen hebben om een optimale aansluiting tussen vraag en aanbod op de taximarkt te realiseren. De belangrijkste voorwaarde waar de ondernemers aan moeten voldoen, zijn dat de tarieven voor de klant zowel binnen als buiten de taxi zichtbaar zijn en dat de taxameter⁴ aanwezig is.

Op basis van een schriftelijke enquête onder 132 taxiondernemers geven we hieronder een beeld van de gehanteerde tarieven voor verschillende soorten vervoer(middelen).

3.1 Tarieven regulier taxivervoer (maximaal 4 personen)

Veruit de meeste taxiondernemers (96 procent) hanteren een standaardtarief dat zowel overdag als 's nachts geldt. Het gemiddelde starttarief voor taxi (luxe wagen) in de steekproef is € 2,39. Het wachttarief bij een taxi bedraagt gemiddeld € 27,38 per uur. Het gemiddelde kilometertarief is € 1,62. Van de respondenten hanteert 4 procent wel een aparte dag- en nachttarief. Over de dag- en nachttarieven doen wij geen uitspraken, omdat het aantal respondenten te klein was om representatief te zijn voor de populatie.

3.2 Tarieven taxivervoer per busje (5 tot 8 personen)

Van de ondervraagde ondernemingen hebben 63 taxiondernemers vervoer met taxibusjes. Zij hanteren een gemiddeld starttarief van € 5,15. Het wachttarief is gemiddeld € 27,42 en het kilometertarief bedraagt gemiddeld € 1,88. Een beperkt aantal ondernemers maakt een onderscheid naar nacht en dagtarief. Wederom is hier de populatie te gering om betrouwbare antwoorden over dag- en nachttarieven aan te ontleen.

3.3 Tarieven rolstoelvervoer

Onder de ondervraagde ondernemers zijn er 44 die rolstoelvervoer aanbieden. Het gemiddeld standaard-starttarief bedraagt € 5,60, het wachttarief bedraagt gemiddeld € 27,77 per uur en de gehanteerde kilometerprijs is gemiddeld € 1,84. Deze groep is eveneens te klein om onderbouwde uitspraken over het dag- en nachttarief te doen.

⁴ De taxameter is niet verplicht voor contractvervoer en bij straatwerk hoeft de taxameter niet gebruikt te worden buiten het vervoergebied.

	Starttarief (in €)	Wachttarief (in €)	Kilometertarief (in €)
Tarieven regulier taxivervoer			
- standaardtarief	2,39	27,38	1,62
Tarieven taxivervoer per busje			
- standaardtarief	5,15	27,42	1,88
Tarieven rolstoelvervoer			
- standaard	6,00	27,78	1,84
aantal ondervraagde ondernemingen = 132			

3.4 Vergelijking 1999, 2000 en 2001

Om vergelijking met de tarieven in voorgaande jaren mogelijk te maken hebben we twee 'modelritjes' gedefinieerd:

- een 'stadsritje' van 5 kilometer met een wachttijd (stoplichten, oponthoud) van 10 minuten en
- een 'buitenritje' van 15 kilometer met een wachttijd van 5 minuten.

Voor alle ondernemers uit de steekproef hebben we de prijs van deze twee ritjes berekend aan de hand van de tariefcomponenten in 1999, 2000 en 2001. De analyse van het jaar 1999 naar 2000 toonde nog een aanzienlijke tariefstijging van 12,5 en 14 procent aan. Deze stijging wordt niet doorgezet in 2001 en op het gebied van tarieven vallen nauwelijks veranderingen te noteren. De stijging in tarieven voor reguliere taxi's is minder dan 2 procent. Het standaard stadsritje kost daardoor 1,3 procent meer in vergelijking met 2000 en het buitenritje kost 1,4 procent meer. Tarieven voor busjes laten een grotere, zij het nog steeds geringe, stijging zien. Als gevolg daarvan kost met het busje het standaardritje 3 procent meer het buitenritje 3,8 procent meer ten opzichte 2000. De ritjes voor rolstoelvervoer veranderen zowel buiten als in de stad niet in vergelijking met het voorgaande jaar. De verandering is in die tak minder dan 1 procent.

De bovenstaande opsomming geeft een landelijk beeld weer. In de vier grote steden zijn de tarieven zelfs nog minder gestegen dan in de rest van Nederland, namelijk minder dan 1 procent. De tariefstijgingen in de stedelijke gebieden voor regulier vervoer komen overeen met de landelijke cijfers. Er is te weinig bekend over ondernemers op het platteland om onderbouwde uitspraken over dit segment te kunnen doen.

Op de vraag naar verandering in tarieven zijn twee duidelijke antwoorden naar voren gekomen. Van de ondervraagde bedrijven heeft 46 procent de tarieven verhoogd en 47 procent de tarieven gehandhaafd. Om twee redenen gaan wij niet verder in op de

stijgingen van de tarieven. Ten eerste zijn de stijgingen minimaal in vergelijking met het voorgaande jaar. Ten tweede is in enkele categorieën het aantal respondenten binnen de steekproef te klein om gefundeerde uitspraken over te doen. Wel concluderen wij dat taxibedrijven het tarief niet als instrument gebruiken om meer winst te genereren.

4 Controle en handhaving

Het handhaven van de wet- en regelgeving in het taxivervoer is een taak van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Voorheen viel deze taak onder de bevoegdheid van de RVI, echter de RVI is opgegaan in de IVW. De divisie Vervoer van de IVW heeft naast de sector Marktordening (vergunningverlening) de sector Handhaving. Onder de laatst genoemde sector vallen een drietal aandachtsgebieden, waarvan de afdeling Personenvervoer er één is. De afdeling Personenvervoer van de sector Handhaving bestond van 1 januari 2001 tot en met 1 juni 2001 uit 24 inspecteurs en van 1 juli tot eind 2001 uit 23 personen. De inspecteurs zijn verdeeld in team West (Randstad) en team Oost (rest van Nederland). De samenvoeging van de afdeling Bus en Taxi heeft er voor het onderzoeksjaar 2001 nog niet gezorgd dat businspecteurs en taxi's inspecteerden en vice versa. Deze wisselwerking vindt vanaf 2002 plaats.

De IVW voert weg- en bedrijfscontroles uit. Bij bedrijfscontroles ligt de nadruk op het controleren van de naleving wettelijke bepalingen van de administratieve bepalingen. Zij kennen een preventieve insteek. Wegcontroles zijn meer repressief van aard. Het gaat daarbij vooral om het naleven van verkeersveiligheidsaspecten en kwaliteitseisen. Hieronder gaan we verder in op de bedrijfs- en wegcontroles in 2001.

4.1 Bedrijfscontroles

Bij de bedrijfscontroles bestaat een onderscheid tussen eerste lijn, tweede lijn en fraude onderzoeken. Bij eerste lijnscontroles gaat het om het in beeld krijgen van de naleving van alle bepalingen van de taxi wet- en regelgeving⁵. Eerste lijncontroles hebben tevens tot doel bedrijven voor te lichten en te informeren. De controles vinden plaats door middel van een aselecte steekproef onder alle taxibedrijven in Nederland. Bij de selectie houdt de IVW rekening met omvang en vestigingsplaats van bedrijven, waardoor een representatief beeld ontstaat van de naleving van wet- en regelgeving binnen de taxibranche.

De selectie van bedrijven voor tweede lijn onderzoek vindt plaats op basis van de resultaten bij de eerste lijn controle. Naarmate de aard en omvang van de overtredingen groter is, neemt de kans op een tweede lijn controle toe. Bedrijven waar fraude is geconstateerd komen in principe altijd in een vervolgetraject terecht. In vergelijking met voorgaande jaren is er een verandering in de terminologie toegepast. Wat in 2000 en voorgaande jaren 'fraude' genoemd werd, betitelt men nu als 'misbruik controle middelen'. Overige gevallen van fraude staan net als voorgaande jaren onder het kopje 'overig' vermeld.

In 2001 hebben 225 eerste lijn controles plaats gevonden, een geringe afname ten opzichte van 2000 met 232 onderzoeken. Daarnaast hebben 48 vervolgonderzoeken

⁵ Het betreft ATB-vervoer, Wet Personenvervoer 2000 en Wegenverkeerswet 1994. Vanaf 2001 valt ook de naleving van de ARBO-wet onder de eerste lijnscontroles.

plaats gevonden (39 fraude-onderzoeken en 9 tweede lijn). Hier is sprake van meer dan een verdubbeling in een jaar tijd.

Bij de eerste lijn bedrijfsonderzoeken zijn er in verhouding tot vorig jaar minder bedrijven waarbij er 'iets' mis is. Doordat het totaal aantal overtredingen licht toeneemt, betekent dit dat de bedrijven waarbij iets mis is, in verhouding tot vorig jaar meer overtredingen hebben begaan. Het algemeen overtredingspercentage is ten opzichte van 2000 gedaald, wat voornamelijk veroorzaakt wordt door een lager overtredingspercentage van de eerste lijn onderzoeken.

9 | Aantal bedrijfscontroles in 1999 - 2001

	1999	2000	2001	Verandering 2001 t.o.v. 2000
Afgeronde eerste lijn onderzoeken	174	232	225	-3%
Afgeronde vervolgonderzoeken	15	23	48	109%

Bron: IVW

Het aantal overtredingen in 2001 bedroeg 20.946. Van de onderzochte bedrijven was meer dan driekwart in overtreding. Hieronder volgt een overzicht van het soort overtredingen en de aantallen voor 1999 tot en met 2001.

De meest in het oog springende veranderingen zijn de drastische daling van de overtreding 'geen werkmap hebben/ niet kunnen tonen' en de toename van de overtreding 'bewaren dagrittenstaten'. Ten aanzien van het eerste aandachtspunt valt de daling toe te schrijven aan het gegeven dat de branche nu goed op de hoogte is dat de werkmap slechts 1 jaar geldig is en dat daarna een nieuwe werkmap dient te worden aangeschaft. Het jaar 2000 was het eerste jaar waarin een 'verlopen' werkmap kon worden geconstateerd en dat gebeurde dan ook regelmatig. Doordat aanzienlijk meer werkmappen beschikbaar zijn, nemen daardoor wel de overtredingen gerelateerd aan de werkmap toe. Het gaat hier met name om het invullen van de dagelijkse werkzaamheden en het constateren van overtredingen van de rij- en rusttijd.

Verder zijn de schommelingen in overtredingen opmerkelijk. Echter, het is lastig hierover uitspraken te doen. Wel blijkt uit de uitkomsten dat veel zaken redelijk wat gewenningstijd nodig hebben.

Ten aanzien van de dagrittenstaat is het aantal overtredingen toegenomen. De verklaring hiervoor is onder andere gelegen in het gegeven dat in 2000 er nog enige tijd onduidelijkheid bij de branche bestond wat precies op de dagrittenstaat vermeld diende te worden. Het feit dat er geen wettelijk voorgeschreven model is, betekent

dat gebruik wordt gemaakt van verschillende modellen (lay-outs), die meestal nooit exact voldoen aan de wettelijke bepalingen zoals vermeld in het Wp2000. Vanaf 2001 worden nu ook de items waarover in 2000 nog onduidelijkheid bestond genoteerd. Daarbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat bij bedrijfscontroles er controle plaatsvindt over een 6-weekse periode en over een groot aantal chauffeurs. Systematische fouten die iedere dag voorkomen bij elke chauffeur zorgen zo al snel voor hoge cijfers.

Verder nemen de overtredingen van de APK- en taxikeuring af. Dit kan met name door de afname van de overtredingen van de taxikeuring tot stand gebracht zijn. De meest waarschijnlijke verklaring hiervoor is dat door de verplichte blauwe taxikentekens de taxikeuring weer duidelijker in beeld is gekomen bij de branche. Om in aanmerking te komen voor de blauwe platen moet de auto namelijk als taxi gekeurd zijn.

Het 'niet invullen van de dagelijkse werkzaamheden in de werkmap' (toename van 110 procent) wordt als een ernstige overtreding beschouwd. De overige invulovertredingen gelden als administratieve overtredingen.

10 | Overtredingen bij bedrijfscontroles in 1999 - 2001

	Aantal 1999	Aantal 2000	Aantal 2001	Verandering 2000-2001
Geen geldige werkmap hebben / niet kunnen tonen (geldige) werkmap	981	4.732		-93%
Niet invullen dagelijkse werkzaamheden	1.648	1.136		110%
Overige invulovertredingen (kenteken of weeknummer vergeten)	784	1.255		-8%
Bewaren en controle werkgever (weekstaten aftekenen)	932	803	915	14%
Fraude (wet personen vervoer, arbeids en rijtijdenbesluit)	511	946	1.003	6%
Overtredingen arbeids- en rusttijden	926	770	465	-40%
Vergunning / vergunningbewijs (niet (zichtbaar) hebben)	149	137	46	-66%
Taxameter	33	375	262	-30%
Gebruik dagrittenstaat (niet hebben of niet goed invullen) (vanaf 2000 in heel Nederland verplicht)	3.212	8.433	12.294	46%
Bewaren dagrittenstaten	140	154	703	356%
Chauffeurspas (2000) / geneeskundige verklaring (1999)	242	186	210	13%
Toelatingskeuring taxi / APK-keuring	171	248	93	-63%
Overige overtredingen ⁶	971	1.258	1.097	-13%
Totaal	10.760	20.433	20.946	3%

Bron: IVW, bewerking KPMG BEA

4.2 Wegcontroles

Wegcontroles worden meestal uitgevoerd bij taxistandplaatsen, stations en vliegvelden. Daarbij werkt de IVW vaak samen met lokale politiekorpsen en op Schiphol met de Koninklijke Marechaussee. De politiekorpsen en de marechaussee hebben, in tegenstelling tot de inspecteurs van de IVW, geen mogelijkheid om bestuursdwang toe te passen. De controles hebben onder andere betrekking op de naleving van bepalingen ten aanzien van de chauffeurspas, dagrittenstaat en de arbeids- en rusttijden. Naast deze reguliere wegcontroles houdt de IVW periodiek thema-acties zoals schoolvervoer en Schipholvervoer.

⁶ Overige overtredingen zijn onder andere overtredingen met betrekking tot het vervoer boven het maximumtarief, teveel personen vervoeren, bekend maken van de tarieven en regeling dienstrooster.

Wegcontroles die door andere organisaties dan IVW zijn verricht, zijn niet meegenomen. Dit geldt voor controles verricht door politie, Koninklijke Marechaussee en dergelijke. De daadwerkelijk verrichte wegcontroles zijn daardoor talrijker dan uit de cijfers naar voren komt. Politie en Koninklijke Marechaussee registreren niet op dezelfde manier als IVW. Bij IVW is niet bekend wat de uitkomsten zijn van de onderzoeken en wat er met de cijfers wordt gedaan.

Sinds 1 juli 2001 zijn met de vorming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat de afdeling Taxivervoer en Personenvervoer Bedrijven (bus) officieel samengegaan. Daarmee wordt een begin gemaakt met taxi-inspecties waarbij ook businspecteurs ingezet worden. In 2001 is dit overigens nog vrij beperkt gebeurd.

In totaal hebben in 2001 3.489 controles plaats gevonden, ongeveer evenveel als in 2000 en 1999. De verdeling over de thema's ziet er als volgt uit (zie onderstaande tabel).

11 | Aantal controles 1999 - 2001

	1999	2000	2001
Reguliere wegcontroles	2.746	2.711	2.699
Thema-actie schoolvervoer	472	522	519
Thema-actie Schipholvervoer	317	254	271
Totaal	3.535	3.487	3.489

Bron: IVW

Bij de overtreding tijdens de wegcontroles komt naar voren dat de werkgever minder nalatig is geworden met bewaren en controleren (afname van 76 procent). Daar staat tegenover dat de overtreding 'gebruik dagrittenstaat' nog steeds geen verbetering aantoonde sinds het begin van het onderzoek. Tevens neemt de zware overtreding van het 'niet invullen van de dagelijkse werkzaamheden' met meer dan de helft toe.

Net als bij de bedrijfscontroles neemt het aantal overtredingen met betrekking tot het bezit van een geldige werkmap af, terwijl hierdoor de invulovertredingen toenemen. De daling bij de wegcontroles is minder groot dan bij de bedrijfscontroles. Dit kan onder andere verklaard worden door het feit dat bij de wegcontroles doorgaans chauffeurs worden aangetroffen die regelmatig taxivervoer verrichten en daardoor ook minder snel een verlopen werkmap zullen gebruiken. Een uitzondering zijn hierop de chauffeurs, die belast zijn met schoolvervoer. Bedrijven die minder frequent taxivervoer verrichten zullen eerder bij een bedrijfscontrole worden aangetroffen.

Ook bij de wegcontroles worden meer overtredingen van de dagrittenstaat geconstateerd. Net als bij de bedrijfscontroles speelt hier ook een rol dat er in 2000 bij de branche onduidelijkheid bestond wat precies op de dagrittenstaat vermeld dient te worden. In 2001 worden nu ook de items waarover in 2000 discussie bestond door de inspecteur genoteerd.

12 | Overtredingen bij wegcontroles in 1999 - 2001

Overtreding	Aantal 1999	Aantal 2000	Aantal 2001	Verandering 2000-2001
Geen geldige werkmap hebben / niet kunnen tonen	659	353	249	-29%
(geldige) werkmap				
Niet invullen dagelijkse werkzaamheden	182	437	670	53%
Overige invulovertredingen	187	110	123	12%
Bewaren en controle werkgever	120	147	36	-76%
Fraude	5	8	9	13%
Regeling dienstrooster	8	5	6	20%
Overtredingen arbeids- en rusttijden	31	18	21	17%
Vergunning / vergunningbewijs	330	526	593	13%
Taxameter	318	396	296	-25%
Gebruik dagrittenstaat (vanaf 2000 in heel Nederland verplicht)	85	331	600	81%
Chauffeurspas (2000) / geneeskundige verklaring (1999)	385	476	425	-11%
Toelatingskeuring taxi / APK-keuring	345	114	117	3%
Overig	168	360	153	-58%
Totaal	2.823	3.039	3.298	9%

Opmerking: door foutieve weergave is in het eindrapport van 2000 naar voren gebracht dat de overtreding bij de wegcontrole vallend onder de categorie "vergunning/vergunningbewijs niet 284, maar 526 was.

Bron: IVW, bewerking KPMG BEA

Analyse van de bedrijfs- en wegcontroles in grove lijn levert op dat het aantal chauffeurs of bedrijven dat minimaal een overtreding begaat vergelijkbaar is met 2000. Het algemeen overtredingspercentage bedraagt 51 procent.

13 | Overtredingspercentage 1999 - 2001

	1999	2000	2001
Reguliere wegcontroles	48%	51%	50%
Schoolvervoer	40%	42%	46%
Schipholvervoer	58%	59%	61%
Algemeen overtredingspercentage	48%	50%	51%

Bron: IVW

Wanneer we de geconstateerde overtredingen bij bedrijfs- en wegcontroles toedelen aan categorieën bemanning, voertuig en administratie zien we een stijging van overtredingen bij de administratie. In 2001 viel bijna 79 procent van de overtredingen in die categorie, waar dat in 2000 dat 58 procent bedroeg. Deze stijging is veroorzaakt door een sterke stijging van het aantal overtredingen met het gebruik/bewaren van dagrittenstaat. Verder blijkt dat de bemanning in 2001 veel minder vaak in overtreding is in vergelijking met voorgaande jaren. Ten slotte is de categorie 'fraude' komen te vervallen en heet nu misbruik controlemiddelen.

14 | Specificatie geconstateerde overtredingen bij bedrijfs- en wegcontroles in 2000 en 2001

	2000	Percentage van totaal	2001	Percentage van totaal
Bemanning	6.415	26%	1.841	8%
Chauffeurspas	662		635	
Afwezigheid geldige werkmap	5.085		561	
Regeling dienstrooster	5		6	
Vergunning/vergunningbewijs	663		639	
Voertuig	1.133	5%	768	3%
Toelatingskeuring				
taxi/APK	362		210	
Taxameter	771		558	
Te veel passagiers	?		?	
Administratie	13.594	58%	18.670	79%
Gebruik/bewaren dagrittenstaat	8.918		12.894	
Dagelijkse werkzaamheden niet ingevuld	1.573		3.056	
Overige invulovertredingen	1.365		1.283	
Overtredingen rij- en rusttijd	788		486	
Bewaren en controle werkgever	950		951	
Fraude	954	4%	n.v.t.	n.v.t.
Misbruik controlemiddelen	n.v.t.	n.v.t.	1.012	4%
Overig	1.618	7%	1.250	5%
Totaal	23.472	100%	23.541	100%

Bron: IVW, bewerking KPMG BEA

4.3 Samenwerking en voorlichting

Tijdens weg- en bedrijfscontroles wordt veel aandacht besteed aan het geven van voorlichting aan chauffeurs en ondernemers. In het verleden bleek dat men niet goed op de hoogte was van de taxi wet- en regelgeving. Mede hierdoor was de (spontane) naleving aan de lage kant. De afdeling Taxivervoer ziet het dan ook als haar taak een rol te vervullen op dit gebied.

Samenwerking

Op initiatief van de afdeling Taxivervoer van de IVW zijn landelijk dekkende handhavingsplatforms opgericht. Deelnemers aan deze platforms zijn vertegenwoordigers van politie, OM, de belastingdienst, het GAK en andere bijzondere opsporingsdiensten. De handhavingsplatforms hebben tot doel te komen tot een uitwisseling van informatie en deskundigheid. Daarnaast vindt afstemming plaats over in te stellen onderzoeken en wordt er gesproken over notoire overtredders en illegale vervoerders. Op deze manier wordt een uniforme rechtsgelijke handhaving van de taxi wet- en regelgeving bevorderd.

De samenwerking binnen de handhavingsplatforms heeft ertoe geleid dat ook buiten de handhavingsplatforms een intensievere samenwerking plaatsvindt tussen de verschillende (opsporings)diensten. Zo worden bijvoorbeeld regelmatig gezamenlijk controles uitgevoerd in de vier grote steden en op Schiphol. Dit gebeurt onder regie van de IVW. De komende jaren zal de samenwerking verder worden vormgegeven.

Voorlichting

De IVW geeft niet alleen voorlichting aan individuele chauffeurs en ondernemers, maar ook aan werkgevers- en werknemersorganisaties, OM en andere (bijzondere) opsporingsdiensten. Er zijn goede ervaringen opgedaan met het geven van voorlichting aan opdrachtgevers en andere betrokkenen bij het taxivervoer. Hierbij kan gedacht worden aan gemeenten, uitgaansgelegenheden en organisatoren van grote evenementen. Hierdoor wordt een grotere doelgroep bereikt, dan wanneer alleen chauffeurs en ondernemers op hun gedrag en verantwoordelijkheden worden aangesproken. Er wordt verwacht dat hierdoor de randvoorwaarden voor een goede naleving verbeteren en dat ook de (spontane) naleving en dus de effectiviteit van de handhavingsinspanningen zullen toenemen. De komende jaren zal deze vorm van voorlichting verder worden geprofessionaliseerd. Tevens zijn in 2001 voorbereidingen getroffen om pilots te starten in 2002 op het gebied van verbetering van de naleving van de regels.

Bijlagen

Bijlage 1 Begrippenlijst

Beladingsgraad (beladen/onbeladen)	Het deel van de totale voertuigkilometers dat een taxi met één of meer klanten rijdt.
Belwerk	Taxiwerk waar een telefonische aanvraag aan vooraf gaat. Hoewel het zowel om straat- als contractwerk kan gaan, wordt belwerk in de regel gebruikt als aanduiding binnen het straatwerk (ter onderscheiding van het opstapwerk).
Bezettingsgraad	Gemiddelde bezetting van een taxivoertuig tijdens de beladen kilometers. Dit duidt op het gemiddeld aantal personen dat per beladen kilometer in de taxi zit.
Centrale	Een organisatie die voor aangesloten taxibedrijven ritaanvragen opneemt en ritten uitgeeft.
Chauffeurspas	Een persoonsgebonden chauffeurspas die voor de passagier goed zichtbaar in de taxi moet zijn bevestigd.
Conjunct onderzoek	Onderzoeksmethodiek om preferenties van consumenten ten aanzien van diverse producteigenschappen vast te stellen.
Contractwerk	Taxivervoer dat gedurende een bepaalde periode meermalen wordt verricht tegen een schriftelijk overeengekomen tarief.
De Boer regeling	Subsidieregeling voor decentrale overheden, bedoeld voor infrastructurele aanpassingen onder de 25 miljoen gulden. Aanpassing van taxistandplaatsen komt hiervoor in aanmerking.
Deeltaxi	Taxivorm waarbij meerdere, onafhankelijk reizende en onafhankelijk betalende passagiers een taxi delen.
Eigen rijder	Taxionderneming met één vergunde taxi. Hierbij kan het theoretisch voorkomen dat meer dan één chauffeur op één taxi rijdt.
FIFO	First in, first out. Toerbeurtverdeling waarbij de taxi die het langst op een standplaats staat te wachten (first in), het eerst recht heeft op nieuwe klanten (first out).
Gebruiker	Consument die in de afgelopen 12 maanden minimaal één keer een taxi heeft gebruikt
Gootopstelling	Standplaatsopstelling waarbij taxi's achter elkaar staan te wachten en door de fysieke opstelling alleen de eerste auto de rij kan verlaten
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat; een uitvoeringsdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat die wat betreft het taxivervoer belast is met vergunningverlening (sector Marktordening) en handhaving (sector Handhaving). (voorheen vielen deze taken onder RVI)

KNV	Koninklijk Nederlands Vervoer
'Lust'vervoer	Typologie voor taxigebruik met voornamelijk sociaal-recreatief karakter. Tegenhanger van 'must'vervoer.
'Must'vervoer	Typologie voor taxigebruik met een in hoofdzaak medisch karakter, waarbij de gebruikers door lichamelijke en/of geestelijke omstandigheden zijn aangewezen op de taxi.
Nevenactiviteiten	Activiteiten die taxiondernemingen uitvoeren naast de taxi-activiteiten
Nielsen indeling	Een in onderzoek veel gebruikte indeling van Nederland in 5 (Nielsen-5) of 7 (Nielsen-7) regio's.
Niet-gebruiker	Consument die de afgelopen 12 maanden geen taxi heeft gebruikt
OVG	Onderzoek verplaatsingsgedrag. Dit is een grootschalig onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking, tweejaarlijks uitgevoerd en gepubliceerd door het CBS
Opstapwerk	Onderdeel van het straatwerk. Opstapwerk betreft taxiwerk vanaf standplaatsen waarbij mensen zonder aankondiging vooraf van een taxi gebruik maken (kan ook via handopsteken).
Penetratiegraad	Aantal mensen (in relatie tot de totale populatie) dat in een bepaalde periode de taxi minimaal één keer heeft gebruikt (in dit onderzoek is die periode 12 maanden).
RDW	Dienst Wegverkeer
Reizigerskilometer	Eenheid voor de vervoerprestatie die ontstaat wanneer een reiziger één kilometer aflegt.
Responstijd	De tijd die verstrijkt tussen het aanvragen van een taxi en het moment van voorrijden.
Rolstoelvervoer	Vervoer van passagiers in een rolstoel.
RVI	Zie IVW
Straatwerk	Al het taxiwerk dat niet volgens een contract wordt verricht. Het betreft zowel belwerk als opstapwerk.
Tariefstructuur	De wijze waarop de prijs van een taxirit in straatwerk is opgebouwd. Traditioneel bestaat de tariefstructuur uit drie elementen: de eerste aanslag, een kilometertarief en een wachttarief. Samen met de ritkarakteristieken vormen deze elementen de basis voor de prijsopbouw en de prijsopbouw.
Wagenuren	Het aantal uren dat een taxivoertuig wordt ingezet voor taxivervoer. Dit is inclusief de uren gemoeid met aanrijden, afrijden en wachten op de volgende rit.