

Bijlagerapport

Monitoring deregulering taxivervoer: Vergunningverlening, Tarieven en Handhaving

KPMG Bureau voor Economische Argumentatie - TNS NIPO Consult

Z1401 | juli 2003

In opdracht van:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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	11
2.2.3	Aanvragen in 2001 en 2002	11
2.2.4	Aanvragen in 1999 en 2000	11
2.2.5	Afwijzing/stopzetting	13
3	Het tariefbeleid	15
3.1	Tarieven regulier taxivervoer (maximaal 4 personen)	15
3.2	Tarieven taxivervoer per busje (5 tot 8 personen)	15
3.3	Vergelijking 1999 tot en met 2002	16
4	Controle en handhaving	18
4.1	Bedrijfscontroles	18
4.2	Wegcontroles	20
4.3	Samenwerking en voorlichting	22
Bijlagen		
Bijlage 1 Begrippenlijst		
<i>Inhoud figuren en tabellen</i>		
1	<i>Jaarlijkse publicatie monitoronderzoek deregulering taxivervoer</i>	4
2	<i>Aanvragen voor ondernemersvergunning in 2000 - 2002</i>	7
3	<i>Toegewezen vergunningen door de IVW in 2000 - 2002</i>	9
4	<i>Bedrijfsvormen bij de toegewezen vergunningen in 2000 - 2002</i>	10
5	<i>Aantal vergunningen en vergunningbewijzen aan het eind van 2001 en 2002</i>	10
6	<i>Aanvragen van chauffeurspassen in 1999 - 2002</i>	13
7	<i>Redenen voor buitenbehandeling</i>	13
8	<i>Overzicht gemiddelde tarieven 2002</i>	16
9	<i>Aantal bedrijfscontroles in 1999 - 2002</i>	20
10	<i>Overtredingspercentage 1999 - 2002</i>	21

Samenvatting

Het verlenen van vergunningen (sector marktordening) en handhaving van het beleid (sector handhaving) valt onder de divisie vervoer van IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat).

Vergunningverlening

In het jaar 2002 heeft de sector marktordening 719 aanvragen voor ondernemersvergunningen binnengekregen. In de voorgaande jaren lag het aantal aanvragen hoger met 4.143 (2000) en 1.629 (2001). Het totaal ontvangen aanvragen bedraagt daarmee 6.491.

In 2002 heeft de IVW het aantal nog in behandeling zijnde aanvragen van voorgaande jaren teruggebracht tot het niveau van reguliere aanvragen. In totaal zijn er 778 ondernemersvergunningen toegewezen. De eenmanszaak is de meest voorkomende rechtsvorm met 66 procent.

Het totaal aantal verleende vergunningen over de laatste drie jaar bedraagt 5299. Meer dan de helft van de bedrijven is gevestigd in één van de vier grote steden.

In 2002 zijn meer dan 14.000 aanvragen voor chauffeurspassen ontvangen. Dat aantal is afgenomen. In de voorgaande jaren was het aantal 19.000 (2000) en 16.000 (2001). Het aantal verleende chauffeurspassen komt in totaal op 72.000 in Nederland. Drie procent van de aanvragen wordt afgewezen of stopgezet. 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

De tariefstijgingen varieerde de afgelopen jaren. Per saldo zijn de tarieven 25 procent gestegen in 3 jaar tijd. In diezelfde tijd lag het inflatiepijl rond 10 procent. In 2002 stegen de tarieven gemiddeld met 9 procent, in 2001 stegen ze ongeveer met 2 procent en in 2000 ongeveer 13 procent.

In de vier grote steden zijn de tarieven over het geheel genomen iets meer gestegen dan het gemiddelde. De tariefstijgingen in de stedelijke gebieden voor regulier vervoer komen overeen met de landelijke cijfers. Als ondernemers de prijzen veranderen doen ze dat meestal een keer per jaar en hooguit twee keer per jaar.

Handhaving

De sector Handhaving van IVW heeft in april 2002 de afdelingen Bus en Taxi samengevoegd. De IVW heeft haar weg- en bedrijfscontroles uitgebreid. Naast de preventieve bedrijfscontroles, zijn nu ook een paar bedrijfscontroles gedaan. Veder is de controleperiode teruggebracht van zes naar vier weken. Verder is de handhaving geleidelijk verschoven van a-selectieve controles naar selectieve controles. Door deze

selectieve controles geven de handhavingscijfers een minder getrouw beeld van de naleving.

In 2002 hebben minder eerste lijn en vervolg-onderzoeken plaats gevonden dan in 2001. Er werden 119 eerste lijn onderzoeken verricht en 43 vervolgonderzoeken. In 2001 hebben 225 eerste lijn controles plaats gevonden en 48 vervolgonderzoeken plaats gevonden. Nadat het nalevingsniveau door de taxisector vanaf 2000 tijdelijk iets verslechterd was door de invoering van de nieuwe wet- en regelgeving, heeft de naleving zich in 2002 hersteld.

In 2002 zien we een gerealiseerd aantal van 5.420 wegcontroles. In 2001 zijn er beduidend minder wegcontroles uitgevoerd. Vergelijking met voorgaande jaren is niet meer mogelijk, omdat er ook andere soorten wegcontroles in 2002 hebben plaatsgevonden zoals weekendcontroles en extra aandacht voor de grote steden.

Nadat het nalevingsniveau door de taxisector vanaf 2000 tijdelijk iets verslechterd was door de invoering van de nieuwe wet- en regelgeving, heeft de naleving zich in 2002 opvallend hersteld. In 2002 neemt het aantal overtredingen per wegcontrole af (met uitzondering van het Schipholvervoer). Dat komt deels doordat men goed op de hoogte is van de nieuwe wetgeving. Maar ook door de thema-acties (Euro-actie en verpachting) die in de eerste helft van 2002 zijn uitgevoerd waarbij er specifiek gecontroleerd is (op de tarieven in de taxameter en verpachting van vergunningen).

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. In 2002 zijn pilots gestart op het gebied van verbetering van de naleving van de regels. Voorbeelden hiervan zijn met Haaglanden en regiopolitie Amsterdam-Amstelland.

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 2002 beschreven. Waar dat zinvol is wordt een vergelijking met de periode 1999-2001 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 TNS NIPO een enquête uitgezet over taxitarieven onder taxiondernemers.

Leeswijzer

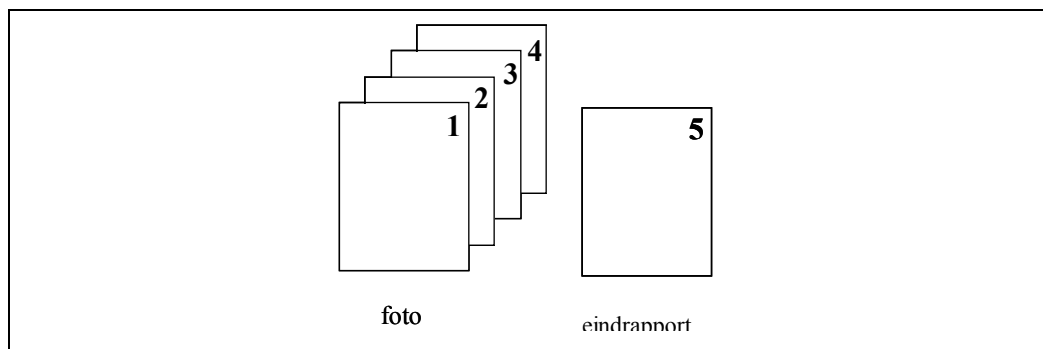
Het monitoronderzoek deregulering taxivervoer loopt van 1999 tot en met 2003. TNS NIPO Consult en KPMG BEA publiceren over elk van deze vijf jaren een serie rapporten. De rapporten uit deze jaarlijkse series hebben betrekking op verschillende deelaspecten van de taximarkt. We onderscheiden voor de volgende 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 1 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 (per 1 januari 2002) 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 eis ten aanzien van voldoende capaciteit is vanaf 2001 komen te vervallen.

In het jaar 2002 zijn er 719 aanvragen ingediend voor een ondernemersvergunning bij de sector marktordening. Dat zijn er beduidend minder dan in voorgaande jaren. In 2001 zijn er 1.629 aanvragen en in 2000 4.143 aanvragen ontvangen. Deze heeft IVW destijds niet allemaal kunnen behandelen waardoor een deel van de toewijzingen doorschoof naar het volgende jaar. In 2002 heeft men het aantal “nog in behandeling” kunnen terugdringen gezien de in totaal 1.484 behandelde aanvragen. In figuur 2 staat een overzicht.

2 | Aanvragen voor ondernemersvergunning in 2000 - 2002

	2000	2001	2002	totaal
Ontvangen aanvragen	4.143	1.629	719	6491
Afgewezen	28	43	522	593
Buiten behandeling gesteld ¹	39	172	271	482
Toegewezen	1.111	3.410	778	5299
- bestaande ondernemers	645 (58%)	867 (26%)	147 (19%)	
- bestaande ondernemers die van de overgangsregeling gebruik hebben gemaakt	296 (26%)	1.481 (43%)	196 (25%)	
- nieuwe toetreders	177 (16%)	1.062 (31%)	435 (56%)	
Nog in behandeling op 31/12	2.965	970	117	-

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

Het totaal aantal aangevraagde vergunningen bedraagt 6.491 over de jaren 2000 - 2002. Het aantal verleende vergunningen aan het eind van 2002 is 5299. Het verschil zit in de afgewezen en buiten behandeling gestelde aanvragen en de nog in behandeling zijnde aanvragen. In 2002 heeft de sector marktordening het aantal in behandeling zijnde aanvragen volledig weten terug te dringen. Ook een groot aantal langerlopende aanvragen is afgehandeld. Het huidige aantal nog in behandeling zijnde aanvragen van 117 betreft hoofdzakelijk reguliere aanvragen

In 2002 heeft de sector marktordening 1.484 aanvragen behandeld. Hiervan zijn er 778 toegewezen. Van de afgegeven ondernemersvergunningen zijn er 147 (19 procent) afgegeven aan bestaande ondernemers. Van de vergunningen ging 25 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 gemaakt². Van de toetreders die al eerder werkzaam waren als taxiondernemer was 68 procent werkzaam in de grote steden. Er zijn 435 vergunningen (56 procent) afgegeven aan nieuwe toetreders.

Naast de 778 verleende vergunningen werden 793 aanvragen afgewezen of buiten behandeling gesteld³. Dit aantal ligt hoger dan in voorgaande jaren. De verklaring hiervoor zit ten dele in de genoemde in behandeling zijnde aanvragen verwerkt die zijn in

¹ Buiten behandeling stellen kan plaats vinden door IVW maar kan ook duiden op het intrekken door de aanvrager.

² Het merendeel van deze ex-vennoten heeft in de nieuwe situatie gekozen voor een éénmanszaak.

³ 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.

2002. Van de 548 aanvragen waarbij het bedrijf nog werkte met een door de decentrale overheid afgegeven vergunning zijn er 199 afgewezen of buiten behandeling gesteld. 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. Gedurende de behandeling hielden de oude vergunningen hun geldigheid. Inmiddels is duidelijk geworden dat deze langlopende aanvragen voor een relatief groot deel zijn afgewezen.

Naast in de totaal 522 afwijzingen in 2002 zijn er 174 vergunningen ingetrokken. De voornaamste redenen zijn het niet voldoen aan de eis van vakbekwaamheid of de eis van gezamenlijkheid bij VOF. Ruim 70 procent (125) van de afwijzingen heeft plaats gevonden bij bedrijven in de vier grote steden.

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 voldoen door een procuratiehouder in dienst te nemen. Het onderzoek kan dan tot maximaal drie maanden uitlopen vanwege de noodzaak tot onderzoek naar de materiele inbreng van de vakbekwame persoon.

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.

3 | Toegewezen vergunningen door de IVW in 2000 - 2002⁴

	2000			2001		
	Grote steden	Overig Nederland	Totaal	Grote steden	Overig Nederland	Totaal
Bestaande ondernemers	280	365	651	-	-	867
Toetreders, maar eerder al werkzaam als taxiondernemer	274	22	280	-	-	1.481
Nieuwe toetreders	121	56	180	-	-	1.062
Totaal	675	443	1.111	-	-	3.410

	2002			Totaal		
	Grote steden	Overig Nederland	Totaal	Grote steden	Overig Nederland	Totaal 2002
Bestaande ondernemers	-	-	147	-	-	1.584
Toetreders, maar eerder al werkzaam als taxiondernemer	-	-	198	-	-	1.728
Nieuwe toetreders	-	-	437	-	-	1525
Totaal	-	-	778	2.388	2.133	4.838 ⁵

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

Het aantal ondernemingen met een geldige vergunning op 31 december 2002 bedraagt 4838. Dat is lager dan de 5.069 aan het eind van 2001. Per saldo is er een afname van het aantal taxibedrijven.

Wanneer we kijken naar de verdeling van de in 2002 toegewezen vergunningen over de verschillende bedrijfstvormen dan zien we dat de eenmanszaak de meest voorkomende is

⁴ Per 1 januari 2001 zijn de vervoergebieden opgeheven. Hierdoor kan het onderscheid naar de regio waar de ondernemer actief is niet meer gemaakt worden.

⁵ Dit totaal bevat het aantal verleende vergunningen minus de uittrekkers.

met 66 procent. In 2000 en 2001 was dat 62 en 73 procent. De andere voorkomende rechtsvormen zijn de BV en VOF, gemiddeld over de laatste 3 jaren 13 en 17 procent.

4 | *Bedrijfsvormen bij de toegewezen vergunningen in 2000 - 2002*

Bedrijfsvormen	2000	2001	2002		Totaal	
	Aantal	Aantal	Aantal	Procentueel	Aantal	Procentueel
B.V.	181	388	114	15%	683	13%
Eenmanszaak	694	2.486	510	66%	3690	70%
V.O.F.	232	524	143	18%	899	17%
Overig	4	12	11	1%	27	0%
Totaal	1.111	3.410	778		5299	

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 2001⁶ en 2002*

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
2002	Aantal bedrijven	Aantal vergunningbewijzen	Gemiddelde bedrijfsgrootte
Vier grote steden	2490	4918	2,0
Rest van Nederland	2348	25743	11,0
Totaal	4838	30661	6,3

Bron IVW, bewerking KPMG BEA

De helft (51 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

⁶ In 2001 waren er in 2001 5069 bedrijven actief. Er waren nog 548 bedrijven actief op oude, door decentrale overheden verleende, vergunningen.

bezit. Het zijn in de vier grote steden vooral kleine bedrijven, met een gemiddelde bedrijfsgrootte van 2 voertuigen. In de rest van Nederland hebben de bedrijven gemiddeld 11 voertuigen in bezit. We zien hierin geen verandering ten opzichte van vorig jaar.

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 en 2002. In totaal zijn er ruim 76.000 aanvragen binnengekomen in de afgelopen vier jaar.

De chauffeurspas is 5 jaar geldig. Vanaf november 2004 vervalt de geldigheid van de eerste verstrekte passen. Het aanvragen van een nieuwe pas kan vanaf drie maanden voor het verstrijken van een oude. Het aanvragen van een nieuwe pas is vergelijkbaar met het aanvragen van een volledig nieuwe pas omdat dezelfde bescheiden overhandigd dienen te worden.

2.2.3 Aanvragen in 2001 en 2002

In 2002 zijn er 14 duizend aanvragen voor chauffeurspassen ontvangen. Dat aantal is lager dan in 2001 toen het er iets meer dan 16 duizend waren. De situatie van het verwerken van grote aantallen aanvragen zoals in 1999 en 2000 is voorbij. In 2001 zijn de nog in behandeling zijnde aanvragen uit 2000, ongeveer 2.800, verwerkt. In 2002 konden zich richten op de nieuw binnenkomende aanvragen. Aan het eind van het jaar 2002 is een kleine achterstand opgelopen door een complicatie met verwerkingsapparatuur. De procesgang is beide jaren naar wens van IVW verlopen. De regeling dat een chauffeur kan werken zodra de ontvangstbevestiging van de aanvraag ontvangen is geldt nog steeds. 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 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 vier jaren.

6 | *Aanvragen van chauffeurspassen in 1999 - 2002*

	1999	2000	2001	2002	Totaal
Aanvragen	27.158	19.552	16.024	14.094	76.828
Toegewezen	1.182	41.608	15.834	13.425	72.049
Afgewezen	0	25	8	3	36
Ingetrokken	0	6	2	8	16
Buiten behandeling ⁷		1.500	2.271	502	4.273
Afgegeven duplicaten		107	405	-	512
Wijzigingen pas		2	2	-	4
Nog in behandeling		2.280	300	1200	-

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

2.2.5 Afwijzing/stopzetting

De meeste aanvragen worden toegekend maar een klein deel (3 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*⁸

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

Bron: IVW, Divisie vervoer sector marktordening

⁷ 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".

⁸ Gebaseerd op een steekproef genomen uit ruim 100 aanvragen die buiten behandeling zijn gesteld in 2001.

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.

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 taxameter⁹ aanwezig is.

Op basis van een schriftelijke enquête onder taxiondernemers met 181 respondenten geven we hieronder een beeld van de gehanteerde tarieven voor verschillende soorten vervoer(middelen). Veruit de meeste taxiondernemers (90 procent) hanteren een standaardtarief dat zowel overdag als 's nachts geldt. Over de dag- en nachttarieven onthouden wij ons van uitspraken, omdat het aantal respondenten te klein is om representatief te zijn voor de populatie.

3.1 Tarieven regulier taxivervoer (maximaal 4 personen)

Het gemiddelde starttarief voor taxi (luke wagen) in de steekproef is € 2,66. Het wachttarief bij een taxi bedraagt gemiddeld € 29,36 per uur. Het gemiddelde kilometer-tarief is € 1,77.

3.2 Tarieven taxivervoer per busje (5 tot 8 personen)

Van de ondervraagde ondernemingen hebben 93 taxiondernemers vervoer met taxibusjes. Zij hanteren een gemiddeld starttarief van € 5,30. Het wachttarief is gemiddeld € 29,45 en het kilometertarief bedraagt gemiddeld € 1,92. Onder de ondervraagde ondernemers zijn er 55 die rolstoelvervoer aanbieden. Het gemiddeld standaard-starttarief bedraagt € 6,22 het wachttarief bedraagt gemiddeld € 28,81 per uur en de gehanteerde kilometerprijs is gemiddeld € 1,89. Deze groep is eveneens te klein om onderbouwde uitspraken over het dag- en nachttarief te doen.

⁹ De taxameter is niet verplicht voor contractvervoer en bij straatwerk hoeft de taxameter niet gebruikt te worden buiten het vervoergebied (zoals die bestonden tot 2001)

8 | Overzicht gemiddelde tarieven 2002

2002	Starttarief (in €)	Wachttarief (in €)	Kilometertarief (in €)
Tarieven regulier taxivervoer			
- standaardtarief	2,66	29,36	1,77
Tarieven taxivervoer per busje			
- standaardtarief	5,30	29,45	1,92
Tarieven rolstoelvervoer			
- standaard	6,22	28,81	1,89
2001	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

3.3 Vergelijking 1999 tot en met 2002

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.

We hebben de prijs van deze twee ritjes berekend aan de hand van de tariefcomponenten in 1999 tot en met 2002. De analyse van het jaar 1999 naar 2000 toonde nog een aanzienlijke tariefstijging van 12,5 en 14 procent aan. Deze stijging werd niet doorgezet in 2001, de stijging was conform de inflatie. In 2002 stegen de tarieven van de reguliere taxi's weer. Zo zijn het standaard starttarief met 11 procent, het kilometertarief met 9 procent en het wachttarief met 7 procent gestegen voor reguliere taxi's.

Zowel het standaard stadsritje als het buitenritje kost daardoor 9 procent meer in vergelijking met 2001. Tarieven voor busjes laten een minder grote stijging zien. Met het busje kost het standaardritje 3,5 procent meer het buitenritje 2,4 procent meer ten opzichte 2001. De ritjes voor rolstoelvervoer veranderen voor de stadsrit met 3,2 procent en met de buitenrit met 2,9 procent.

Wanneer we kijken naar de periode van drie jaar zien we dat de prijzen voor een gewone taxirit zo'n 25 procent gestegen zijn. In diezelfde tijd is het algemeen prijspeil in Nederland met ongeveer 10 procent gestegen.

De bovenstaande opsomming geeft een landelijk beeld weer. In de vier grote steden zijn de tarieven nog iets sterker gestegen dan in de rest van Nederland. Daar kost zowel een stadsrit als een buitenrit in 2002 10 procent meer dan in het voorgaande jaar. In het stedelijk gebied kost een stadsrit met een reguliere taxi voor het standaardtarief 4,4 procent en een buitenrit 6,0 procent meer in vergelijking met 2001. Op het platteland zijn de standaardtarieven voor reguliere taxi's ongeveer zoals in de vier grote steden gestegen; met 12 procent voor een stadsrit en 11 procent voor een buitenrit. Op het platteland zijn de standaardtarieven voor busjes minder scherp gestegen dan die van reguliere taxi's. Een stadsritje kost met een busje voor het standaardtarief 6 procent en een buitenrit met 4 procent meer.

Op de vraag naar verandering in tarieven zijn twee duidelijke antwoorden naar voren gekomen. Van de ondervraagde bedrijven heeft 59 procent de tarieven verhoogd en 47 procent de tarieven gehandhaafd. Vorig jaar was het 46 procent die de tarieven had verhoogd en 40 procent die de tarieven had 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.

4 Controle en handhaving

Het handhaven van de wet- en regelgeving in het taxivervoer is een taak van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. 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 in 2002 uit 47 inspecteurs, waarvan 2 in opleiding. De samenvoeging van de afdeling Bus en Taxi sinds april 2002 heeft er voor gezorgd dat het onderscheid tussen bus en taxiteams is komen te vervallen. Dit houdt in dat inspecteurs van beide afdelingen zowel taxi's als bussen controleren. Het aantal inspecteurs met als aandachtsgebied taxi is daardoor gegroeid van 24 in 2001 naar 47 in 2002. De inspecteurs zijn verdeeld in team West (Randstad), team Oost en team Zuid.

De IVW voert weg- en bedrijfscontroles uit. Bij bedrijfscontroles ligt de nadruk op het controleren van de naleving van wettelijke bepalingen van de administratieve. Zij kennen over het algemeen een preventieve insteek. Wegcontroles zijn meer repressief van aard. Het gaat daarbij vooral om het naleven van verkeersveiligheidsaspecten en kwaliteitseisen. Het handhavingsbeleid heeft tot doel een positieve bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de taxibranche via de naleving van de wet- en regelgeving. Globaal kunnen de volgende typen controles worden onderscheiden:

bedrijfscontroles

- eerste lijn onderzoeken
- tweede lijn onderzoeken
- fraude onderzoeken

wegcontroles

- reguliere wegcontroles
- thema-acties
- snordersacties

Door aanpassing van controlemethodieken en het aantal controles is vergelijking met de resultaten van voorgaande jaren niet goed meer mogelijk.

4.1 Bedrijfscontroles

De controles zijn niet langer alleen preventief, maar worden in een aantal gevallen repressief afgedaan¹⁰. De controleperiode is teruggebracht van zes naar vier weken.

¹⁰ Het gaat om overtredingen als het ontbreken van een taxivergunning (artikel WP 4), valsheid in geschrifte of oplichting (artikel 225 Sr/326 Sr) een ondeugdelijke arbeidstijdenregistratie (artikel ATW 4.3) en bij het structureel overtreden van artikel VATW 8.1 (te korte dagelijkse rust).

Alleen bij de controle op rij- en rusttijden wordt er teruggegaan in de tijd, bij de overige controles wordt gekeken naar de actuele situatie. Bij het constateren van een ondeugdelijke administratie wordt proces-verbaal opgemaakt. De eventuele overige overtredingen¹¹ worden niet geregistreerd.

De handhaving is geleidelijk aan verschoven van a-selectieve controles naar selectieve. De kennis van de spelers op de markt neemt toe, wat leidt tot meer gerichte controles. Deze selectieve controles betekenen dat de handhavingscijfers een minder getrouw beeld geven van de naleving.

In 2002 heeft de divisie Vervoer 35 fraude-onderzoeken afgerond. Dergelijke onderzoeken vragen veel tijd. De impact is echter groot; niet alleen voor de betrokken ondernemer, maar ook qua uitstraling voor de gehele branche.

¹¹ Bijvoorbeeld van dagrittenstaten, weekstaten enz.

	1999	2000	2001	2002	Verandering 2002 t.o.v. 2001
Afgeronde eerste lijn onderzoeken	174	232	225	119	-22%
Afgeronde vervolgonderzoeken	15	23	48	43	- 31%

Bron: IVW

In 2002 hebben minder eerste lijn en vervolg-onderzoeken plaats gevonden dan in 2001. Er werden 119 eerste lijn onderzoeken verricht en 43 vervolgonderzoeken. In 2001 hebben 225 eerste lijn controles plaats gevonden en 48 vervolgonderzoeken plaats gevonden.

Nadat het nalevingsniveau door de taxisector vanaf 2000 tijdelijk iets verslechterd was door de invoering van de nieuwe wet- en regelgeving, heeft de naleving zich in 2002 hersteld. Enerzijds kan aangedragen worden dat de taxisector inmiddels voldoende doordrongen is van de nieuwe regels en deze beter naleeft. Anderzijds kan gedacht worden aan het repressief optreden van de afdeling Personenvervoer en het toepassen van andere controletechnieken.

4.2 Wegcontroles

Er zijn twee typen wegcontroles, de reguliere controles en de themacontroles (Euro-actie, weekend controles grote steden, schoolvervoer, Schipholvervoer, thema-actie verpachting). De wegcontroles worden gehouden omdat van deze een preventieve werking uitgaat, de pakkans van overtredders verhoogt en het de verkeersveiligheid bevordert. De wegcontroles vinden veelal plaats in nauwe samenwerking met de politie en de Koninklijke Marechaussee op de luchthavens (Schiphol en Rotterdam Airport). Aan een geconstateerde overtreding wordt vrijwel altijd een proces-verbaal en/of een andere maatregel (zowel straf- als bestuursrechtelijk) gekoppeld.

De taxiproblemen in de grote steden hebben het afgelopen jaar de hoogste prioriteit gehad. Dit heeft erin geresulteerd dat vanaf 1 maart 2002 naast de reguliere controles elk weekend gedurende een avond of nacht op het taxivervoer gecontroleerd wordt. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de politie.

In 2002 zien we een gerealiseerd aantal van 5.420 wegcontroles. In 2001 zijn er beduidend minder wegcontroles uitgevoerd. Vergelijking met voorgaande jaren wordt erg moeilijk voornamelijk omdat er ook andere soorten wegcontroles in 2002 hebben plaatsgevonden zoals weekendcontroles en extra aandacht voor de grote steden. Over het algemeen kunnen we stellen dat het overtredingspercentage is afgenomen in 2002, met uitzondering van het Schipholvervoer.

10 | Overtredingspercentage 1999 - 2002

	1999	2000	2001	2002
Reguliere wegcontroles	48%	51%	50%	41%
Schoolvervoer	40%	42%	46%	41%
Schipholvervoer	58%	59%	61%	62%
Algemeen overtredingspercentage	48%	50%	51%	43%

Bron: IVW, divisie vervoer, sector handhaving

Overtredingen en nalevingsniveau

Nadat het nalevingsniveau door de taxisector vanaf 2000 tijdelijk iets verslechterd was door de invoering van de nieuwe wet- en regelgeving, heeft de naleving zich in 2002 opvallend hersteld. In 2002 neemt het aantal overtredingen per wegcontrole af. Op het eerste gezicht lijkt het erop dat men goed op de hoogte is van de nieuwe wetgeving en dat de naleving zich daarom verbeterd heeft. Een andere belangrijke verklaring is echter dat er bij de thema-acties (Euro-actie en verpachting) die in de eerste helft van 2002 zijn uitgevoerd heel gericht gecontroleerd werd (bij de Euro-actie op de taxameter en tarieven en bij verpachting op vergunningen) en minder gecontroleerd is op de overige aspecten. Hierdoor zijn er ook minder overtredingen geregistreerd. Daarnaast is er een verschuiving van preventieve naar meer repressieve controles. Dit betekent dat overtreders die er voorheen vaak vanaf kwamen met een waarschuwing, nu sneller een sanctie opgelegd krijgen.

4.3 Samenwerking en voorlichting

De afgelopen jaren heeft de divisie Vervoer uitgebreid aandacht besteed aan voorlichting van de taxibranche over de eisen aan het taxivervoer. Tevens is net als in voorgaande jaren de samenwerking bevorderd tussen de verschillende (overheids)instanties.

Voorlichting

Dankzij de voorlichting is de taxibranche nu veel beter op de hoogte van de eisen aan het taxivervoer. Het gevolg hiervan is een afname in het algehele overtredingspercentage. Onder voorlichting wordt verstaan het bezoeken van branche-organisaties, bedrijven, politiekorpsen of bijvoorbeeld groepen chauffeurs om informatie te geven over de wetgeving. Daarnaast vindt voorlichting in andere vormen plaats. Vaak wordt bij weg- en bedrijfscontroles informatie verstrekt over de wet- en regelgeving aan chauffeurs cq ondernemers.

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 personenvervoer ziet het dan ook als haar taak een rol te vervullen op dit gebied. Ze doet dit door de uitgifte van brochures, door deelname aan landelijke taxidagen en andere bijeenkomsten en via voorlichting aan en samenwerking met andere overheidsinstellingen.

Samenwerking

Op initiatief van de IVW, divisie vervoer zijn landelijk dekkende handhavingsplatforms opgericht. De samenwerking richt zich voornamelijk op controle rij- en rusttijden, fraudeonderzoeken, snordersacties en controle verpachting vergunningen. De samenwerking met politie, justitie, belastingdienst en UWV-Gak is vormgegeven met zogenaamde taxi handhavingsplatforms. Deze platforms komen regionaal bij elkaar. 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 overtreders en illegale vervoerders. Op deze manier wordt een uniforme rechtsgelijke handhaving van de taxi wet- en regelgeving bevorderd. In 2001 zijn voorbereidingen getroffen om pilots te starten in 2002 op het gebied van verbetering van de naleving van de regels. Voorbeelden hiervan zijn de genoemde thema-actie Eurocontrole en de thema-actie vergunningen.

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. Een voorbeeld van samenwerking betreft de pilot “Mandatering bestuursdwang” aan het regionaal politiekorps Amsterdam-Amstelland. In december 2001 heeft de Minister afspraken gemaakt met de Burgemeester van Amsterdam over wederzijdse ondersteuning om de taxiproblemen in de hoofdstad aan te pakken. De toepassing van deze bevoegdheid

gebeurt in nauwe samenwerking met de IVW/DV. Een ander voorbeeld van samenwerking betreft het convenant tussen de partners van het handhavingsplatform taxi Haaglanden. Dit betekent dat zonder tussenkomst van Justitie gegevens uitgewisseld kunnen worden, onderzoeken op elkaar afgestemd kunnen worden en vanuit één loketgedachte gezamenlijk onderzoeken kunnen worden uitgevoerd.

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 identiteitskaart met een foto en naam van de chauffeur 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.