

Taxibeleid

Bas Jacobs

De Groene Amsterdammer, 131, 3 (19 januari), p.9

Iedereen die in Amsterdam het Centraal Station uitloopt, stuit op hanggroep-chauffeurs, die schaamteloos weigeren korte ritten te maken, toeristen oplichten en vrouwen schofferen. Natuurlijk kunnen ze niet allemaal over één kam worden geschoren, maar op het CS hebben de rotte appels de overhand gekregen. De gemeente probeert ruziezoekende hanggroep-chauffeurs in het gareel te houden met slagbomen en permanent toezicht van stadswachten en de politie. Wie een normale taxi wil, kan er beter een op de Prins Hendrikkade aanhouden. Het is gênant voor Amsterdam en Nederland.

De liberalisering van de taximarkt is helaas een dankbaar object van anti-marktwerkingsentimenten geworden. Voor de meeste liberalisering in Nederland geldt: eerst doen, dan pas denken. Eerst wordt de markt vrijgegeven en achteraf komt men er achter dat het niet werkt. De overheid laat stelselmatig na om eerlijke concurrentie te waarborgen. Door onvoldoende tucht van de markt vervliegen de efficiëntievoordelen van marktwerking.

In Amsterdam verdubbelde het aantal taxi's tussen 1999 en 2005. In Den Haag en Rotterdam bleef de stijging zeer beperkt. Exclusief de grote steden nam het aantal taxi's in Nederland toe met 27%. Het CBS berekent dat de totale consumptie van taxidiensten over de periode 1999-2003 is toegenomen met zo'n 20%, met name in het contractvervoer (leerlingen, zieken, gehandicapten). In de vier grote steden is die consumptie echter teruggelopen met circa 20%. De stijging van de omzet buiten de grote steden komt niet omdat er meer mensen een taxi hebben genomen, maar door langere ritten en hogere prijzen. De taxiprijzen, gecorrigeerd voor inflatie, stegen gedurende 1999-2005 met zo'n 14%, op het platteland even sterk als in de stad.

De chauffeurs in de grote steden hebben zichzelf dus in de voet geschoten. Het aantal ritten, met name van en naar het station en de horecagelegenheden, nam zoveel af dat de prijsstijgingen dit niet goedmaakten. Tegelijkertijd is de kwaliteit naar het oordeel van de taxiconsument niet toegenomen.

Hoewel het aanbod van taxi's dus spectaculair is toegenomen, zijn de prijzen niet gedaald. Evenmin is de kwaliteit verbeterd. Hoe kan dat? Antwoord: de markt faalt.

Markten werken alleen als er voldoende concurrentie is en klanten weten wat ze kopen. Zonder concurrentie en transparantie worden marktpartijen niet gedisciplineerd en blijven lagere prijzen en hogere kwaliteit een fictie. Zo ook bij de taxi's.

Door afscherming van de markt proberen taxichauffeurs de prijzen zo hoog mogelijk te houden. Hoewel het volgens de wet mogelijk is een taxi te kiezen, moeten klanten bij de taxistandplaatsen toch vooraan instappen. Daarmee krijgt de voorste taxi een monopoliepositie en heeft de klant het nakijken.

Vermoedelijk worden er nog steeds op grote schaal verboden prijsafspraken gemaakt. Het valt anders nauwelijks te begrijpen waarom de prijzen niet zakken bij zoveel extra aanbod. Veel anekdotisch bewijs suggereert dat chauffeurs de prijzen hebben verhoogd om hun verliezen goed te maken doordat taxivergunningen in 2000 in één klap waardeloos werden. Dit ging aanvankelijk gepaard met gewelddadige incidenten tegen nieuwe chauffeurs. Chauffeurs die onder 'de prijs' rijden worden mogelijk nog steeds geïntimideerd door collega's of de grotere taxicentrales; prijsstunters zijn tot op heden een totaal onbekend fenomeen.

De liberalisering van de taximarkt kan alsnog succesvol worden. Maar dan moet de overheid niet terugtreden maar optreden. Op taxistandplaatsen moet de overheid optreden tegen chauffeurs die klanten dwingen vooraan in de rij in te stappen. Chauffeurs die lagere tarieven hanteren, moeten worden beschermd tegen intimidatie door collega's en taxicentrales. Daarnaast kan de overheid lagere maximumprijzen opleggen; meer mensen nemen dan een taxi terwijl de omzet toch op peil blijft.

De overheid kan informatieborden op de taxistandplaatsen neerzetten met maximumprijzen voor ritten naar verschillende bestemmingen en wijken. Op de deuren van taxi's moeten platen komen waarop met grote letters de tarieven staan, zodat in één oogopslag duidelijk is hoeveel een taxi kost. Overigens moeten sinds 1 januari taxitarieven op 5 meter afstand leesbaar zijn.

Tot slot moet de overheid, en niet de taxibranche zelf, de afhandeling van klachten voor haar rekening nemen. Bij wanprestaties moet de overheid boetes opleggen en bij herhaling de vergunning intrekken. Nu worden gedupeerden eerst naar de betreffende taxionderneming gestuurd. Dit is aan de kalkoen vragen om geslacht te worden voor het kerstdiner.

Terugkeer naar aanbodsturing met vergunningen en vaste prijzen is een heilloze weg. Het leidt tot woekerwinsten (dure vergunningen) als de prijzen te hoog zijn of tot gebrekkige beschikbaarheid en slechte service als de prijzen te laag zijn.

Sterke markten vereisen een ijzeren handhaving van de spelregels voor eerlijke concurrentie. Het wordt hoog tijd dat de laffe Nederlandse overheid dit eindelijk een keer begrijpt.