

25 910

Wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer)

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 8 november 1999

Inleiding

Met genoegen heb ik geconstateerd dat de uitgangspunten van het gewijzigd voorstel van wet houdende wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (Eerste Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 25 910, nr. 284) door de meeste in het verslag aan het woord zijnde fracties van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer worden onderschreven. Zij zijn er echter nog niet allen van overtuigd dat het voorstel kan bijdragen aan een meer klantgericht aanbod van taxivervoer en daarmee aan een grotere rol van de modus taxi in het collectieve beroepspersonenvervoer. Bij de relevante vragen van de diverse fracties hierover zal ik hierop terugkomen.

De behandeling in de Tweede Kamer heeft mij er toe gebracht een wijziging voor te stellen op het oorspronkelijk wetsvoorstel in de mogelijkheid tot beïnvloeding van de termijn waarop het eindbeeld in de wet wordt bereikt en de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de evaluatie van de maatregelen. De bevoegdheden terzake van capaciteits- en vervoergebiedenbeleid zullen binnen twee jaar na inwerkingtreding van de wet vervallen.

In het jaarlijkse monitoringsonderzoek worden naast flankerende maatregelen, het tijdelijke maximumtarief en het achterwege blijven van de 24-uursverplichting, uiteraard ook de effecten van het tijdelijke capaciteitsbeleid onderzocht.

In het evaluatieverslag zal vervolgens aangegeven worden hoe doeltreffend deze wet in de praktijk werkt en welke effecten er uit voortvloeien.

Indien de resultaten van de evaluatie, waarvan het rapport binnen 18 maanden aan beide Kamers der Staten-Generaal wordt toegezonden zwaarwegende redenen om het beleid bij te stellen aangeven, kan bij Koninklijk besluit worden besloten de uitoefening van de bevoegdheden terzake van capaciteits- en vervoergebiedenbeleid gedurende een termijn van ten hoogste twee jaar te verlengen. Het Koninklijk besluit wordt in dat geval uiterlijk twee maanden voor afloop van de eerste overgangstermijn van twee jaar aan beide Kamers der Staten-Generaal voorgelegd.

Beantwoording

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de diverse fracties in het verslag, waarin alle relevante aspecten van het wetsvoorstel zowel afzonderlijk als in samenhang aan de orde zijn gesteld, zoals de relatie tussen de deregulering van het taxibeleid enerzijds en de beoogde kwaliteitsverbetering anderzijds. In het navolgende zal ik de antwoorden op de gestelde vragen zoveel mogelijk groeperen naar thema's en gelijkkluidende vragen clusteren om zo doublures in de beantwoording te voorkomen.

1. Inleiding in de belangrijkste uitgangspunten van beleid

De leden van de CDA-fractie vragen of het bij de doelstelling om een versterking van de rol van de taxi in het verkeers- en vervoerbeleid gaat, of om een verdere integratie van de taxi in de vervoerketen, of om bevordering van marktwerking en concurrentie. Zij constateren dat het kabinet via bevordering van marktwerking en concurrentie als hoofddoelstelling het vergroten van de rol van de taxi lijkt te willen bereiken en vragen of dit betekent dat indien door de ingestelde maatregelen deze marktwerking en concurrentie niet slagen, de doelstelling niet wordt bereikt?

De hoofddoelstelling van het gewijzigd voorstel van de wet *deregulering taxivervoer* is om structureel een aanzienlijk grotere rol van de taxi in het personenvervoer te bereiken. Door deregulering van het taxivervoer kunnen betere kwaliteit-prijsverhoudingen ontstaan waarmee taxi een reële optie wordt in het aanbod van vervoersmogelijkheden en daarmee tevens een reële aanvulling op het aanbod in het openbaar vervoer. Daartoe dient onder meer de toegang tot de taximarkt voor nieuwkomers praktisch mogelijk te worden gemaakt en de kwaliteit van het taxiaanbod te worden versterkt.

Het wetsvoorstel is veelomvattend en bevat een in sterke mate samenhangend pakket aan maatregelen om de hoofddoelstelling te bereiken. Het totale beleidspakket kan worden gevat onder drie noemers:

- a. deregulering van capaciteitsbeleid, tariefbeleid en afschaffing van vervoergrenzen;
- b. het versterken van de kwaliteit door consequente toepassing van de landelijke uniforme eisen die worden gesteld aan de ondernemer (uiteindelijk geen historische vakbekwaamheid en geen diffuse bedrijfsconstructies meer), de chauffeur (de introductie van de chauffeurspas), de wettelijke bescherming van de consument (zoals eisen aan de kenbaarmaking van tarieven, het verstrekken van een kassabon en een klachtenregeling); en
- c. adequatere controle en handhaving door uitbreiding van het aantal inspecteurs van de Rijksverkeersinspectie en door de invoering van de boordcomputer en het taxikenteken.

Ten aanzien van de vraag wanneer de doelstelling van het wetsvoorstel wordt bereikt wil ik het volgende opmerken. Thans worden ondernemers door het strikte capaciteitsbeleid en de diverse regelingen niet gestimuleerd klantgericht en innovatief te werken. De tarieven worden thans niet alleen als hoog beoordeeld, maar zijn vooraf niet duidelijk kenbaar gemaakt voor de consument. Een situatie die verbetering krijgt door de implementatie van de taxiwet (wetgevingskwaliteit).

Het wegnemen van een aantal belemmeringen in de huidige regelgeving (deregulering) is voorwaarde om de hoofddoelstelling te bereiken. De afgelopen tien jaar is enorme diversiteit in de praktijk ontstaan voor de (straat)taxi in capaciteitsnormen en in rekening gebrachte leges voor vergunningen omdat er 27 vergunningverlenende decentrale overheden

het taxibeleid uitvoerden. Vervoergebieden sluiten niet altijd aan op de feitelijke marktgebieden. Tijdens de evaluatie van de Wet personenvervoer is dan ook geconcludeerd dat voor de straattaximarkt in de praktijk door het restrictieve vergunningenbeleid geldt dat vooral de belangen van zittende vervoerders worden beschermd en de beoogde gemakkelijker toetreding niet is gerealiseerd, zodat een groter vervoersaanbod (en concurrentie) niet is ontstaan.

Het wetsvoorstel voorziet in:

- het verlagen van de drempels voor toetreding door het (na een overgangperiode van twee jaar met een landelijk gestelde omzetnorm) afschaffen van het capaciteitsbeleid;
- het laten vervallen van het maximumtarief (het maximum tarief wordt tijdelijk voor twee jaar ingesteld, met de mogelijkheid van verlenging); en
- het opheffen van de vervoergebiedgrenzen twee jaar na inwerking-treding van de wet.

Bevordering van marktwerking en concurrentie is één van de middelen om de situatie voor taxivervoer te verbeteren en is niet een op zichzelf staand doel. Daarnaast is er een aantal kwalitatieve eisen opgesteld en is intensivering van controle en handhaving een vereiste (al in 1996 mee begonnen) en worden flankerende maatregelen getroffen. Dit – en dus ook de vergroting van de competitie – zijn middelen om het bovengenoemde doel te bereiken en geen doel op zich.

Het totale pakket moet voor de reiziger leiden tot:

- lagere tarieven (10 tot 20% wordt zeker mogelijk geacht. In de Leidse Regio is succesvol geëxperimenteerd met deze percentages; voor specifieke producten kan de prijsdaling groter zijn, bijvoorbeeld goedkopere ritten naar Schiphol);
- grotere beschikbaarheid van taxi's; en
- meer variatie in kwaliteit en prijs (met bijvoorbeeld mogelijkheden voor klantenbinding) en type producten.

Voor de ondernemer betekent het:

- meer mogelijkheden voor innovatie en productontwikkeling; en
- ruimere mogelijkheden voor een daadwerkelijk ondernemerschap doordat er geen belemmeringen vanuit overheidswege zijn om adequaat en snel op de vraag in te kunnen spelen.

De «hardheid» van de verwachtingen omtrent meer kwaliteit en een sterke positie in de vervoerketen resulterend in een verbetering van de bezettingsgraad en verlaging van de tarieven, is niet steeds voldoende onderbouwd volgens de leden van de PvdA-fractie. Zij zouden het daarom op prijs stellen wanneer nogmaals helder wordt verwoord wat de argumentatie op dit punt is. De leden van de fractie van de SP stellen een soortgelijke vraag.

De regering is bepaald niet over één nacht ijs gegaan. Het wetsvoorstel kent een lange voorgeschiedenis, die ik navolgend kort schets. De huidige praktijk van het taxivervoer voldoet niet, aldus het oordeel in 1994 van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over de huidige Wet personenvervoer. Als verbetering stelde de Raad onder meer voor een verregaande deregulering van het capaciteits- en tariefbeleid. In 1995 verscheen het advies van de werkgroep Jonker die, in het kader van de operatie Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit, op basis van een uitgebreide en gedetailleerde analyse van de huidige positie van de taxisector en, in samenhang daarmee, de effecten van de huidige regelgeving, en mede na een analyse van de buitenlandse situatie en ontwikkelingen, een aantal voorstellen voorlegde, waarvan de kern is een vergaande deregulering die de marktwerking en de concurrentie

bevordert. De kettingreactie die deze op gang moet brengen zal leiden tot een betere afstemming tussen vraag en aanbod en een toename van het taxigebruik. Het wetsvoorstel is een uitwerking van kabinetsstandpunt «Naar een klantgericht taxivervoer» (december 1996), welke is gebaseerd op het advies van de werkgroep Jonker.

Concurrentie in prijs en kwaliteit in het straattaxivervoer is in de huidige situatie niet mogelijk. Ik ben van mening dat indien de toetreding op de markt vergemakkelijkt wordt en de ondernemer de mogelijkheid krijgt zijn tarief zelf vast te stellen van zijn product, er product- en tariefdifferentiatie ontstaat. Het ligt voor de hand dat indien de prijzen door de consument te hoog worden ervaren en er mogelijkheden zijn tegen lagere kosten te opereren, er een alternatief en variërend aanbod ontstaat, zodat de consument kan kiezen. Uit het conjunctonderzoek van KPMG Bureau voor Economische Argumentatie (KPMG/BEA) in 1998 is gebleken dat de prijselasticiteit van de taxi negatief en groter dan 1 is. Bij een neerwaartse tendens van de prijsontwikkeling van het taxivervoer zal dan de vraag van de consument en de omzet toenemen. Door een toename van de vraag kan de prijs van de taxi dan ook dalen. Uit het monitoringsonderzoek deregulering taxibranch (nulmeting 1997) van het KPMG Bureau voor Economische Argumentatie blijkt dat de bezettingsgraad van de taxi vrij laag is: meestal wordt of de heen- of de terugrit onbezet gereden. De onbeladen gereden kilometers zijn echter wel in de prijs verdisconteerd. Ook door, wellicht juist door toetreders, gerealiseerde technologische innovaties zijn er mogelijkheden om de taxi minder onbeladen te laten rijden. Indien de taxi efficiënter wordt ingezet (dus minder onbeladen kilometers), is dat wederom een prikkel om de prijs van de taxirit omlaag te laten gaan, waardoor de vraag naar taxivervoer zal toenemen en dus ook de rol van het taxivervoer in de totale vervoerketen. Er is kortom een complex aan markt-, organisatorische en technologische omstandigheden die in samenhang een gunstig effect van een minder gesloten markt zeer plausibel maken.

De leden van de fractie van de SP willen weten hoe het experiment met vrije tarieven in de Leidse regio is afgelopen. Is dit experiment geëvalueerd? Zo ja, wat waren de conclusies?

Op 1 januari 1998 is de proef van de commissie Taxivervoer Leidse Regio gestart. De pilot anticipeerde op het kabinetsstandpunt «Naar een klantgericht taxivervoer») en behelsde het volgende.

- Het capaciteitsbeleid werd veranderd (minder eisen en een lagere vereiste omzetnorm per taxi per jaar) waardoor toetreding op de markt werd vergemakkelijkt evenals mogelijke uitbreidingen van zittende ondernemers.
- Er werd een referentietarief (bestaande uit de onderdelen opstap-, kilometer- en wachttarief) ingesteld met een bandbreedte van + en -20% voor straattaxivervoer, waarbinnen de ondernemer zelf het tarief kon bepalen voor het verrichten van straattaxivervoer.
- Het first-in-first-out-systeem op de taxistandplaatsen werd losgelaten, zodat de klant voor een taxi kon kiezen.

Deze deregulering ging minder ver dan het onderhavige wetsvoorstel: het eindbeeld is immers een volledig vrije taximarkt zonder voorschrijving van de hoogte en structuur van tarieven en een vergunningverlening puur op kwaliteitseisen gebaseerd.

Aan de proef hebben sinds 1 januari 1998 negen van de vijftien taxibedrijven in de Leidse regio meegedaan. Deelname geschiedde op basis van vrijwilligheid. Het experiment is geëvalueerd in opdracht van de Commissie Taxivervoer Leidse Regio door KPMG/BEA. Voor de start van het proefproject in de Leidse regio is een nulmeting verricht. Nu de resultaten van de éénmeting door KPMG/BEA er liggen, zijn er

voorzichtige conclusies te trekken over de effecten van deregulering in de taxibranche. Voorzichtige conclusies, omdat niet alle participerende taxibedrijven in de regio Leiden hebben deelgenomen aan beide onderzoeken en niet alle taxibedrijven in de regio aan de pilot hebben meegedaan. Zodoende kunnen er geen generaliserende uitspraken worden gedaan en kunnen onderstaande conclusies van de éénmeting slechts als indicatief en richtinggevend voor de voorgestelde landelijke deregulering worden gezien.

Het gaat goed met de Leidse taxiondernemers. Er is meer werk in de markt, tot uiting komend in gestegen omzetten en zichtbaar in een toegenomen aantal taxi's op straat.

Hoewel de omzet van het gehele taxivervoer en van de straattaxi in het bijzonder fors is gestegen, is het bedrijfsresultaat gedaald. Er wordt op de Leidse taxi minder winst gemaakt, vermoedelijk door de verscherpte (prijs)concurrentie, maar zeker ook door de gestegen uitgaven aan reclame. De stijging van reclamekosten kan worden gezien als een indicatie dat de (gunst van de klant) meer centraal komt te staan op de Leidse taximarkt.

Het first-in-first-out-systeem op de taxistandplaats omruilen voor keuzevrijheid van de klant is te realiseren met een andere opzet van de taxistandplaats. In de praktijk is het echter niet eenvoudig gebleken tijdig en duurzaam aanpassingen aan de taxistandplaats te verrichten.

Uit het klantenonderzoek is naar voren gekomen dat sinds de taxiondernemer kan differentiëren in tarief, de consument de prijs van het taxiproduct meer laat meewegen in zijn beslissing. Van de onderzochte variabelen in het klantenonderzoek is deze het sterkst gestegen ten opzichte van de nulmeting. De klanten waarderen de keuzemogelijkheden die zij hebben gekregen, zowel van de prijs als van de kwaliteit van de taxi's. Het feit dat zij nu een taxi op prijs kunnen selecteren, heeft de waardering voor het taxivervoer in het algemeen doen stijgen.

In tegenstelling tot verwachtingen in de branche vooraf, heeft tariefsdifferentiatie niet geleid tot verwarring of onduidelijkheid bij de klanten. De toegenomen concurrentie op prijs in de Leidse taxibranche door de introductie van kortingen op verschillende tijdstippen heeft kennelijk vruchten afgeworpen. Een toename van reclame van de taxiondernemers lijkt te duiden op het zoeken van de gunst van de klant.

Met de ingang van de pilot is de controle en handhaving geïntensiveerd. De RVI is nauwer gaan samenwerken met de politie. Onder andere op verzoek van de taxibranche zijn prikacties verricht. Geconstateerd kan worden dat de aanscherping van het controlebeleid door alle partijen positief wordt beoordeeld.

Deze conclusies werpen alleen zicht op de situatie in de Leidse regio en de Leidse taxibranche met veel chauffeurs in loondienst. De resultaten kunnen niet worden gegeneraliseerd, maar de resultaten zijn wel bemoedigend. Het experiment leidde tot een hogere omzet van de taxibranche, meer taxi's op straat, meer werkgelegenheid en lagere prijzen. De vrije prijsvorming heeft niet tot misverstanden heeft geleid bij de consumenten, dit in tegenstelling tot de verwachting van de participerende ondernemers.

De leden van de fractie van GroenLinks vinden dat het kabinet wel heel gemakkelijk afstand neemt van de ervaringen in het buitenland, waarin deregulering in beperkte mate tot prijsverlagingen en kwaliteitsverbetering heeft geleid. De vraag welke specifieke Nederlandse factoren er voor zullen zorgen dat de beoogde deregulering in ons land wel tot het gewenste resultaat zal leiden is in hun ogen nog steeds niet afdoende beantwoord. Zij vinden het feit dat de taxibranche zeer huiverig tegenover het wetsvoorstel staat, dat zij tot op heden afkerig is van open marktverhoudingen, en nog lang niet over de hele linie doordrongen is van het

belang van klantvriendelijkheid, en derhalve ook nauwelijks beschikt over innovatief vermogen, het bereiken van de beoogde doelstellingen eerder zal frustreren dan zal bevorderen.

Dat de taxibranche zeer huiverig zou staan tegenover de dereguleringsvoorstellen, dient enige nuancering. Mijn beeld is dat een deel van de branche wel degelijk de nieuwe kansen en mogelijkheden inziet. Een deel van de bedrijven heeft zeker oog voor kwaliteit, klantvriendelijkheid en innovatie. Groot knelpunt is juist dat zij verplicht zijn voor het grootste deel van het opstap- en belwerk dezelfde tarieven te hanteren als de bedrijven die genoemde zaken minder van belang achten. Het wetsvoorstel voorziet juist in de mogelijkheid dat bedrijven bij hun marketing een gevarieerd aanbod aan de klant kunnen doen met de juiste prijs/kwaliteitsverhouding. Daarnaast geeft het wetsvoorstel meer ruimte voor potentiële ondernemers om toe te treden tot de taximarkt. De afgelopen jaren zijn diverse signalen bij mijn ministerie binnengekomen dat het huidige vergunningenbeleid te rigide is en het vrijwel onmogelijk is om als taxiondernemer toe te treden op de taximarkt.

De minder positieve benadering van een ander deel van de branche moet overigens gezien worden vanuit de optiek dat de positie van taxiondernemers door de regulering feitelijk nu een sterk beschermde is: dat die positie graag behouden wordt is niet zo verwonderlijk.

De afwijking ten opzichte van een aantal andere landen is dat in Nederland sprake zal zijn van een gefaseerde invoering van een bovendien samenhangend stelsel aan maatregelen (deregulering waar wenselijk, en herregulering waar nodig). Door veelal slechts deelproblemen aan te pakken is in het buitenland succes beperkt of achterwege gebleven. De beheerste invoering in de eerste jaren wordt bovendien begeleid door een uitgebreide monitoring. Er is een Klankbordgroep monitoring taxibeleid in het leven geroepen, waarin vertegenwoordigers van alle belanghebbende partijen (waaronder bestuurders van centrales van grote steden en relevante consumentenorganisaties) deelnemen. De mogelijkheid van bijstelling bij ontwikkelingen anders dan verwacht, is aanwezig.

Bovendien geldt dat internationale vergelijkingen zeer lastig zijn te maken, door diverse verschillen als gebiedsgrootte, bevolkingsdichtheid, nationaal inkomen, gemiddelde bestedingsruimte per burger, prijsindexcijfers, krapte of ruimte op de taxiarbeidsmarkt, werkgelegenheid, werkeloosheid etc. Aparte aandacht verdient echter het geringe aandeel van de taxi in het totale vervoer. In Nederland is dat met ca. 1,2% aandeel aanzienlijk lager dan in de meeste andere landen. Er is dus in ieder geval sprake van een forse potentiële markt.

De leden van de fractie van de PvdA achten het nuttig om de voornemens nog eens te toetsen aan de resultaten van andere MDW-projecten die niet steeds tot de gewenste resultaten hebben geleid. Welke lessen worden daaruit getrokken voor het voorliggende voorstel en andere die in behandeling of op komst zijn?

De kern van de beleidsvoornemens met betrekking tot het taxivervoer betreft:

- afschaffing van de vaste tarieven (in MDW-termen: meer prijsdynamiek)
- afschaffing van het behoeftecriterium ofwel afschaffing capaciteits- en vervoergebiedenbeleid (in MDW-termen: de overheid bepaalt niet langer het aantal beroepsbeoefenaren en het terrein waarin zij kunnen opereren); en
- afschaffing van het first-in-first-out-systeem (in MDW-termen toerbeurtsysteem).

De voornoemde beleidsvoornemens maken eveneens – zij het niet overal

op dezelfde wijze – een essentieel onderdeel uit van andere in MDW-verband ontwikkelde voorstellen. Daarbij gaat het met name om categorieën van vrije beroepsbeoefenaren: de advocatuur, de assurantiebemiddelaars, de makelaars, de gerechtsdeurwaarders, het loodswezen en de notarissen (is in formele zin géén MDW-project).

M.b.t. deze beleidsvoornemens zijn in enkele sectoren reeds ervaringen opgedaan.

Afschaffing van de vaste tarieven

- Makelaars. Afschaffen van vast courtagetarief (kartel) heeft grote prijsdynamiek tot gevolg gehad. Afschaffen van titelbescherming zal tot intensivering van concurrentie leiden waardoor prijs-/kwaliteitsverhouding verder zal verbeteren.
- Notarissen. De Notarissenwet is op 1 oktober jl. in werking getreden. De minimumtarieven zijn met 10% tot 20% verlaagd. Er is berekend dat er ruimte is voor tenminste 360 miljoen verbetering van de efficiency.

Afschaffing van het behoeftecriterium (de overheid bepaalt aantal beroepsbeoefenaren)

- Notarissen. Er hebben zich inmiddels 100 aspirant-toetreders gemeld sinds afschaffing van het standplaatsbeginsel per 1 oktober jl.

Afschaffing van het toerbeurtsysteem.

Het toerbeurtsysteem voor de binnenvaart is op 1 december 1998 afgeschaft. Er heeft geen evaluatie plaats gehad. Wel wordt geconstateerd dat de concurrentie is toegenomen en de schippers zich goed staande kunnen houden in de markt.

Ook voor een ander MDW-project op het terrein van de vrije beroepsbeoefenaren kunnen reeds resultaten worden geschetst:

- *Advocatuur.* Verbod op dienstbetrekking is afgeschaft waardoor juristen in dienst van bedrijven, vakbonden, consumentenorganisaties e.d. zich als advocaat kunnen laten inschrijven. Er zijn nu al meer dan 200 advocaten bijgekomen. De besparing voor burgers en het bedrijfsleven wordt geschat op circa 70 miljoen gulden.

Van andere MDW-projecten op het terrein van de vrije beroepsbeoefenaren kunnen nog geen resultaten worden geschetst. Dat is ook begrijpelijk, omdat de andere op grond van de MDW-projecten voorgestelde veranderingen in de wet- en regelgeving voorliggen voor behandeling door de Tweede Kamer. De effecten als gevolg van veranderingen in wet- en regelgeving moeten zich dus nog in de praktijk gaan voordoen.

Het kabinet – in de recent naar de Tweede Kamer gestuurde brief over de voortgang van de implementatie van MDW I projecten – heeft aangekondigd de kosten en baten van MDW projecten beter in beeld te willen brengen. Het doel hiervan is een groter inzicht te verkrijgen in de vraag in hoeverre de in MDW verband ontwikkelde beleidslijnen materiaal kunnen opleveren om in de toekomst succesvol op te kunnen voortbouwen. Het kabinet zal daarom de kosten en baten van een aantal MDW I projecten in kaart laten brengen (i.c. Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieu-beheer, preventief toezicht vennootschappen, makelaars, levensmiddelen-wetgeving en handhavingskosten). Het kabinet wil het inzicht in de resultaten van MDW-projecten voorts vergroten via de evaluaties en monitoring, waartoe in diverse MDW-trajecten reeds is besloten. Daarbij gaat het onder meer om de advocatuur, de assurantiebemiddeling, het taxivervoer en de notarissen.

De leden van de fractie van de SP vragen waarom de doelstellingen van het wetsvoorstel niet bereikt zouden kunnen worden met minder ingrijpende wijzigingen, zoals intensief overleg tussen bedrijven in de sector, een coördinerende en onafhankelijke taxicentrale in elk vervoer-

gebied die het aanbod beter op de vraag af kan stemmen? Hiernaast zou het maximumtarief verlaagd kunnen worden, boordcomputers verplicht gesteld kunnen worden en de controle verscherpt kunnen worden.

Er is niet gekozen voor de geschetste lijn omdat dit juist sterk regulerende effecten en een direct sturende overheidsrol met zich mee zou brengen. Daarmee zou onvoldoende invulling worden gegeven aan de verruiming van de ondernemersvrijheid. De overheid zou sterke invloed op de bedrijfsvoering uitoefenen. Dat zou marktbeperkingen met zich meebrengen en juist innovaties (zowel qua productinnovatie als op technisch gebied) in de weg kunnen staan.

In de beginfase van het proces waarin de regering tot dit wetsvoorstel is gekomen is geen overleg gevoerd met de taxibranche volgens de leden van de SP-fractie. Zij stellen dat pas toen het kabinet al een standpunt op hoofdlijnen had ingenomen, en derhalve de marges aanzienlijk verkleind waren, contact werd gezocht met de branche, en vragen zich af of dat een verstandige werkwijze geweest is gezien de gevoeligheid van de materie en de relatie met de taxibedrijven c.q. taxichauffeurs.

De veronderstelling dat de taxibranche in de beginfase van het proces dat tot dit wetsvoorstel heeft geleid niet betrokken is geweest, is niet juist. Ook al in de voorbereiding van het Kabinetsstandpunt is met de branche overlegd. Resultaten zijn op meerdere plekken in het Kabinetsstandpunt (en in het wetsvoorstel) terug te vinden. Ook is met de branche overlegd over de mogelijke scenario's. Over bijvoorbeeld de boordcomputer is met KNV gesproken in het kader van het Vinex-project, ruim een jaar geleden. De specificaties van het landelijke project waren – zij het uitdrukkelijk als concept – uitgangspunt.

2. Implementatie

De leden van de fractie van GroenLinks hebben vooral veel vragen over de monitor. Vele onzekerheden en onduidelijkheden moeten na verloop van tijd opgelost worden aan de hand van een monitor, zo stellen zij. Alle partijen zitten bij het vaststellen van de monitor en het evaluatieproces opnieuw met elkaar aan tafel. Kan er in deze context wel op een onderzoeksmatig verantwoorde wijze gemonitord en zorgvuldig geëvalueerd worden? Feitelijk is er iets meer dan een jaar om de doeltreffendheid en de effecten van de wet te onderzoeken. Is dat reëel, zo vragen zij? Is het reëel om te verwachten dat ondernemers op deze termijn al zodanig in het nieuwe wettelijke kader functioneren dat een eindoordeel mogelijk is? Is er niet sprake van een toenemende druk op het monitoringinstrument, terwijl tegelijkertijd de onderzoeksmatige mogelijkheden om dit instrument waar te maken worden geminimaliseerd? Acht de minister dit verantwoord? Gezien het belang van de monitor voor de wijze waarop de onderhavige wet wordt geïmplementeerd zouden de leden van de fractie van Groen Links nauwkeurig geïnformeerd willen worden over de opzet van de monitor. Hoe denkt de minister een onafhankelijke en objectieve evaluatie op te zetten? Hoe ziet die er uit? Hoe denkt zij tegenwerking in de informatievoorziening tegen te gaan? Wie gaat deze monitor uitvoeren?

Het onderzoek wordt uitgevoerd onder verantwoording van mijn Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV). Deze ontwerpt een opzet voor het monitoring- en evaluatieonderzoek. Deze opzet is voorgelegd aan de in de het Wetsvoorstel genoemde overlegpartners. Daartoe is een Klankbordgroep monitoring deregulering taxibeleid opgericht, die met de opzet op 14 september jl. akkoord is gegaan. Het onderzoeksresultaat wordt vervolgens voor reactie voorgelegd aan de Klankbordgroep. Onderzoekers

verwerken de relevante reacties van de overlegpartners in hun onderzoeksresultaat. Ik zal in mijn verslag aan de Staten-Generaal daarnaast separaat verslag doen van alle reacties van overlegpartners op het onderzoeksresultaat.

In de Klankbordgroep is ook aan de orde geweest dat er niet veel meer dan een jaar de tijd is om de ontwikkelingen te volgen, voordat ik conform het wetsvoorstel binnen 18 maanden verslag (op verzoek van de Tweede Kamer) zal doen over de doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk. AVV acht het daarbij desalniettemin mogelijk de richting van de ontwikkelingen aan te geven waartoe het samenstel van tot dusver ingevoerde beleidsinstrumenten kan leiden. Daarbij zal het zeker ook zichtbaar worden indien de ontwikkelingen uit de hand lopen. Uiteraard is het echter nog niet mogelijk in dat stadium reeds de volle omvang van de effecten van alle maatregelen uit het eindbeeld van de wet op basis van empirische gegevens te beschrijven: een deel van de maatregelen moet op dat moment immers nog worden ingevoerd, sommige maatregelen zullen ook pas op langere termijn hun volle effect sorteren. Maar de onderzoeksaanpak voorziet in voldoende materiaal om op dat moment verantwoorde beslissingen te nemen; de onderzoeksaanpak voorziet overigens naast de in het wetsvoorstel genoemde verslagmomenten in een jaarlijkse monitoring tot in 2003. Ook de effecten van het eindbeeld worden dus later op basis van empirisch materiaal zichtbaar.

Het is niet reëel om te verwachten dat ondernemers in deze korte periode volgens de verwachtingen zullen en kunnen reageren. Dat is namelijk pas mogelijk nadat alle maatregelen zijn ingevoerd en ondernemers enige tijd, denk daarbij aan een periode van 2 à 3 jaar, de tijd hebben gehad om zich aan te passen aan de nieuwe situatie. Het gaat bij het bedoelde verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de wet binnen 18 maanden, niet om een eindoordeel, maar om de vraag of er voldoende materiaal is om verantwoord te beslissen over de invoering van maatregelen conform het eindbeeld.

Implementatie van de nieuwe wetgeving zou op de volgende manieren door de taxibranche kunnen worden tegengewerkt:

1. Moedwillig tegenwerken aan het verlaten van het first-in-first-out-principe en het niet dulden van de zittende taxibranche van nieuwkomers op de taxistandplaatsen. Dat wordt juist in de monitor zichtbaar.
2. Het weigeren van medewerking aan het onderzoek. Het onderzoek onder ondernemers is overigens slechts één van de onderzoekscomponenten. De taxibranche heeft er zelf alle belang bij dat er empirische gegevens beschikbaar komen om daarop verantwoorde beslissingen te baseren. Bij de bespreking van de onderzoeksopzet met overlegpartners op 14 september jl. zijn er géén opmerkingen gemaakt van de zijde van de taxibranche die erop duiden dat de medewerking van ondernemers aan het onderzoek zal worden geweigerd. Het is overigens logisch een gebrek aan medewerking aan het onderzoek van de zijde van ondernemers te interpreteren als geen bezwaar tegen de invoering van het eindbeeld.
3. Het op grootschalige, georganiseerde wijze arrangeren van onjuiste «input» voor het onderzoek door ondernemers om het onderzoeksresultaat te manipuleren. Zo dit al mogelijk is, kan dit door de onderzoeker worden herkend, doordat er voldoende controlegegevens uit andere bronnen beschikbaar zijn.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af wat wordt verstaan onder «ontwikkelingen die leiden tot brokken en die niet in het belang van de passagier of de ondernemer zijn». Wijst een en ander niet op een sterke twijfel over «de goede afloop»? Zou dat kunnen impliceren dat risico's

worden genomen die moeilijk te overzien zijn mede waardoor het voorstel ook moeilijk gedegen onderbouwd kan worden.

Met de nieuwe wet wordt de taxibranche, weliswaar geleidelijk, met een heel nieuwe situatie geconfronteerd. De bestuurders en de centrales van de grote steden hebben hun zorg over een mogelijke verstoring van de openbare orde bij de openstelling van de taximarkt uitgesproken. De ervaringen van het afgelopen jaar in Amsterdam door de toetreding van de taxicentrale Taxi Direkt voeden deze zorg. De controle en handhaving is inmiddels geïntensiveerd, er bestaat een nauwe samenwerking tussen Rijksverkeersinspectie en de politie. Bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer heb ik aangegeven dat de controle en handhaving in de Randstad mijn aandacht heeft. Dit laat onverlet dat indien chauffeurs elkaar intimideren er sprake kan zijn van het niet meer voldoen aan de eis van betrouwbaarheid van de chauffeur en de chauffeurspas als sanctie worden ingetrokken.

Bij velen bestaat het idee dat er de nodige onenigheid te verwachten is tussen passagier over de prijs van de rit. Over de ritprijs kan geen onenigheid bestaan. De tarieven dienen namelijk van te voren publiek bekend gemaakt te zijn en in en op de auto zichtbaar. Van de aangegeven prijs mag niet worden afgeweken. Onderhandelen met de chauffeur over de prijs is verboden. De ondernemer stelt het tarief vast, en zal dit circa twee weken van te voren kenbaar moeten maken aan het publiek. Ook de chauffeur die eigen rijder is zal aan de minimale eisen op het gebied van kenbaarheid van het tarief moeten voldoen.

Voor de taxibranche is het wetsvoorstel zeer ingrijpend. Een termijn van twee jaar voor een bedrijfs- en cultuurverandering is redelijk, maar niet erg lang. Ik denk dat het haalbaar is na twee jaar het taxivervoer volledig te dereguleren, maar of er redenen zijn om toch nog enigszins bij te sturen ten behoeve van de consument en de sector kan pas aan de hand van de ontwikkelingen in de praktijk worden beoordeeld. Voor het geval dat bijsturing nodig is kan dit op basis van de jaarlijkse monitoringsonderzoeken. Of dit nodig zal zijn zal blijken na de evaluatie binnen achttien maanden na inwerkingtreding van de wet.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken met betrekking tot het overleg met de NV Luchthaven Schiphol.

In een aantal gesprekken tijdens het opstellen van het Kabinetsstandpunt is verkend wat de (on)mogelijkheden zijn voor Schiphol bij het doorgaan van het Kabinetsstandpunt. Toentertijd is verkend wat de mogelijkheden zijn om voor het taxivervoer enige kwaliteitselementen in te bouwen. Er is recent informeel overleg geweest tussen Schiphol en het ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarin van de zijde van het ministerie erop is gewezen dat het taxibeleid op Schiphol in strijd is met het nieuwe taxibeleid op de volgende punten:

- geen vrije concurrentie;
- geen tariefvrijheid;
- consument heeft geen vrije keuze;
- wachttijden zijn soms lang; en
- infrastructuur van de taxistandplaats op Schiphol voldoet niet.

Schiphol heeft gewezen op het belang van de kwaliteit van het vervoer, vooral omdat miljoenen toeristen hiervan gebruik maken en het toch de eerste kennismaking met ons land betreft. Schiphol eist van de vervoerders een vastgesteld kwaliteitsniveau en een vervoergarantie en heeft daartoe concessie-overeenkomsten afgesloten met een aantal vervoerders uit Olt-AZAM-gebied (Amsterdam, Zaanstreek, Amstelland en Meerlanden), en zal vanwege de beperkte fysieke ruimte de regulatie van taxivervoer in beheer houden. Deze concessies hebben een looptijd tot 1 juni 2003. De aanvullende taxi's moeten zich conformeren aan de door

Schiphol opgelegde voorwaarden. Bij de Nederlandse mededingingsautoriteit heeft Schiphol inmiddels zelf de moeilijk te realiseren vrije marktwerking aangekaart. Over circa acht maanden zal er een uitspraak volgen. Intussen zal op initiatief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een gesprek worden georganiseerd met alle betrokkenen op Schiphol om na te gaan hoe Schiphol kan sturen op kwaliteit en toch de markt opengooien. Daarnaast zal overleg met Schiphol zelf worden geïnventariseerd. In de toekomst gaat de klantgerichtheid die Schiphol voorstaat zich toespitsen op het aanbieden van verschillende vormen van taxivervoer. De overige zaken zoals het invoeren van een chauffeurspas, een boordcomputer, het loslaten van de tarieven ziet Schiphol ook voor het Schipholtaxiproduct als positief.

3. Capaciteitsbeleid

De leden van de CDA-fractie zijn er voor om voor de minister de mogelijkheid te creëren om eventueel beleid te voeren op het punt van de capaciteit van het taxiaanbod. Zij zijn hiervan voorstander op grond van de overweging dat de definitieve afschaffing van het capaciteitsbeleid zal kunnen leiden tot wildgroei en tot het van de markt drukken van de kwalitatief sterke bedrijven.

Het huidige capaciteitsbeleid, gekenmerkt door een directe overheidsbemoeyenis met het taxiaanbod, heeft geleid tot drempels voor toetreding voor nieuwe bedrijven, en «verpachting» van vergunningen. Bij volledige loslating van het capaciteitsbeleid zal in bepaalde regio's sprake zijn van een toename van het taxiaanbod en in een aantal andere regio's zal meer aanbod zijn dan voor de vraag noodzakelijk is. Daarom is voorgesteld de invoering van maatregelen stapsgewijs en geleidelijk te laten plaatsvinden en zal er gedurende twee jaar een capaciteitsbeleid worden gevoerd. Zittende ondernemers krijgen in deze periode de gelegenheid te anticiperen op de nieuwe situatie. Wildgroei en het van de markt drukken van de kwalitatief sterke bedrijven wordt dus getracht te voorkomen in de overgangsfase met een tijdelijk capaciteitsbeleid. Overigens is de verwachting dat kwalitatieve sterke bedrijven in de nieuwe situatie zich goed kunnen handhaven: hun klanten zijn tevreden met het product wat wordt geleverd en indien de prijs van het product in de voor de klant reële verhouding met de kwaliteit staat is er geen reden om aan te nemen dat de klanten zich wenden tot een andere vervoerder. Voor uitbreidingen van zittende ondernemers zal geen norm meer worden gesteld, vanuit de gedachte dat de ondernemer zelf kan bepalen hoeveel autos tot een rendabel resultaat kunnen leiden, en de ondernemer de mogelijkheid te bieden snel te kunnen inspelen op de fluctuerende vraag. Na die twee jaar vervalt de bevoegdheid om een capaciteitsbeleid te voeren, tenzij blijktens de evaluatie zwaarwegende redenen voor te doen, die nopen naar een eventuele verlenging van maximaal twee jaar. Met het geleidelijk afschaffen van het capaciteitsbeleid komt er een natuurlijke afstemming tussen vraag en aanbod, zonder al te veel schoksgewijze grote effecten voor de bedrijven. De uniforme kwaliteitseisen en een intensievere controle en handhaving zijn dan goed geïmplementeerd. Of er dan nog wildgroei en het van de markt drukken van de kwalitatief sterke bedrijven voorkomt is de vraag. In een vrije markt kan in principe ieder bedrijf nu eenmaal doen wat een ander ook kan. Als de vraag toeneemt alle ondernemingen de kans om daarop in te springen. Maar het is zeer voorstelbaar dat dankzij de tweejarige voorsprong de zittende taxiondernemers de concurrentie met de toetreders beter aankan. Ik verwijs hier naar wat in het goederenvervoer is gebeurd en waar toch ook geen wildgroei is ontstaan in die mate dat de overheid moet gaan ingrijpen.

De leden van de fractie van D66 nemen aan dat er een relatie is tussen capaciteitsbeleid en 24-uursbeschikbaarheid. Stel nu dat uit de voorziene evaluatie blijkt dat de 24-uursverplichting te wensen over laat en de minister besluit tot maatregelen, heeft dat dan ook consequenties voor een capaciteitsbeleid, met andere woorden, wordt dat dan weer ingevoerd?

De 24-uursverplichting is ingevoerd op basis van de verordeningen van de decentrale overheden. Bij het vervallen van de werking van deze verordeningen bestaat de 24-uursverplichting dus feitelijk niet meer. Binnen achttien maanden na inwerkingtreding van de wet zal met behulp van een evaluatieverslag worden gezien, of de afschaffing van de 24-uursverplichting tot problemen heeft geleid ten aanzien van de wenselijke beschikbaarheid van taxivervoer. Op basis van artikel 60 sub a Wet personenvervoer (nieuw), waarin is bepaald dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden vastgesteld over de minimale beschikbaarheid van het taxivervoer, is het mogelijk om de 24-uursverplichting zonder wetswijziging weer in te voeren. Taxibedrijven hoeven per 1 januari 2000 niet meer 24 uur beschikbaar en bereikbaar te zijn. De eventuele 24-urige verplichting staat echter los van het capaciteitsbeleid. Het capaciteitsbeleid is het louter het bepalen van het aantal taxiondernemers en taxi's op de markt. Dit beleid zal minder stringent dan voorheen worden toegepast, zodat er een toename van het aanbod op de markt zal plaatsvinden. Daarom denk ik dan ook dat er juist meer voertuigen beschikbaar zullen zijn, juist ook in de nachtelijke uren.

4. Tarieven

De leden van de CDA-fractie zijn voorstander van de invoering van een maximumtarief en een minimumtarief, teneinde de bedrijfszekerheid voor de taxiondernemingen te waarborgen en ter voorkoming van ongelijke concurrentie. Zij vragen of het eventueel vastgestelde maximum tarief in de praktijk niet zal fungeren als een richtnorm voor reguliere tariefhantering in de branche. Zo nee, hoe kan dat worden voorkomen vanuit het MDW-denken? De leden van de fractie van de SP vragen zich af of de tarieven ook kunnen stijgen.

De tendens dat een maximum tarief als richttarief gaat functioneren is niet onbekend in de economie. Bij openstelling van de markt en bij de mogelijkheid te differentiëren in het tarief ga ik ervan uit dat indien tarieven tegen het maximum aanliggen, er initiatieven komen die zullen concurreren met deze hoge tarieven. Indien de toetredingsvoorwaarden tot louter kwaliteitseisen worden teruggebracht, dan worden potentiële taxiondernemers niet meer geweerd op de taximarkt en kan prijsdifferentiatie optreden. Als de tarieven een tendens ontwikkelen het maximum tarief als richtpunt te nemen, dan kan een (nieuwe) ondernemer vervoer aan gaan bieden tegen een lagere prijs en zodoende de vraag naar zich toetrekken. Overigens kan de NMA eventueel optreden tegen kartelvorming en/of prijsafspraken die door de branche gemaakt worden.

Het is goed nog eens te memoreren wat het doel is van het maximum tarief: het in de overgangperiode – de periode waarin het capaciteitsbeleid nog niet volledig is vrijgelaten en nieuwe toetreding nog niet onbeperkt mogelijk is – beschermen van klanten tegen excessieve prijsstijgingen. Maar tegelijkertijd dient het maximum tarief zodanig te zijn dat een bedrijfseconomisch goed functionerende bedrijfstak zich kan handhaven. Indien het maximumtarief wordt afgeleid van het huidige hoogste tarief van de thans gehanteerde 26 tarieven, en de markt tendert naar boven zou er sprake zijn van een prijsstijging voor de consument. Uit het conjunctonderzoek van KPMG (1998) blijkt dat de vraag naar taxivervoer zal toenemen indien de prijs van het taxivervoer daalt.

Zodoende kan dan ook verwacht worden dat indien de prijzen gaan stijgen een afname van de vraag zich zal voordoen. Ondernemers zullen dan niet aan de hoge prijzen vasthouden. Daarnaast zullen initiatieven ontstaan die onder de prijzen vervoer gaan verrichten. Zodoende kan ik mij niet voorstellen dat het maximum tarief langere tijd als richttarief wordt gesteld.

De fractieleden van GroenLinks willen nader geïnformeerd worden over de wijze waarop het maximum tarief wordt vastgesteld en welke detailleringen daarbij aan de orde zijn. Zij vragen zich af wat er gebeurt met de verhoogde taxitarieven voor rolstoelgebruikers, die nu in het ene tariefgebied wel en in het andere niet gehanteerd worden. Gezien het feit dat rolstoeltaxivervoer een substantieel onderdeel betreft van de omzet van de taxisector meenden deze leden dat gelijkstelling van het rolstoel-tarief aan het in te voeren maximumtarief een belangrijke meerwaarde zou kunnen zijn van dit wetsvoorstel. Is de minister voornemens om deze gelijkstelling te bevorderen?

Bij de bepaling van het maximum tarief is aansluiting gezocht bij de huidige tariefopbouw en -hoogte. Conform de afspraak met de Tweede Kamer zal de ministeriële regeling betreffende het maximum tarief vier weken worden voorgehangen aan de Eerste en Tweede Kamer. Het rolstoelvervoer betreft vaak contractvervoer maar dat wil niet zeggen dat er regelmatig een vraag is naar straattaxivervoer. De huidige tarieven voor het rolstoelvervoer liggen veel hoger dan de tarieven voor personenauto's waarmee taxivervoer wordt verricht. De aanschafkosten voor het rolstoelvervoer zijn voor de ondernemer veel hoger, door noodzakelijke aanpassingen van het voertuig. Indien de tarieven gelijk worden gemaakt aan die van personenauto's waarmee taxivervoer wordt verricht, dan zouden de ondernemers, die rolstoelvervoer verrichten gedupeerd worden. Zodoende heb ik besloten voor het rolstoel- en kleinbusvervoer (5 t/m 8 personen) het maximum hoger in te stellen dan voor taxi's die maximaal vier personen kunnen vervoeren. Het maximum tarief bestaat uit de optelsom van het opstap-, kilometer- en wachttarief. De hoogte van de drie onderdelen zijn vastgesteld gelijk aan de hoogste huidige tariefonderdelen. Dit geeft namelijk de ondernemer voldoende gelegenheid en tijd het tarief te bepalen. Indien de tariefstelling namelijk lager dan de huidige tarieven wordt, dan heeft de ondernemer niet voldoende gelegenheid het tarief op tijd te veranderen. Vanaf 1 januari 2000 mag de ondernemer immers niet boven het maximum tarief vervoer verrichten. Voor het rolstoel- en kleinbusvervoer is van hetzelfde principe uitgegaan.

De leden van de SP denken dat in de grote steden aanvankelijk door een verhoogde concurrentie de tarieven wel zullen dalen. Er wordt echter volgens hen voorbijgegaan aan een situatie zoals die zich op het platteland voor zou kunnen doen. Een situatie waarin door de geringe vraag er ook weinig aanbod zal zijn en de tarieven dientengevolge wel eens zouden gaan stijgen. Met name in het licht van de SVV en SVV2-doelstellingen kan dat naar de mening van deze leden toch niet de bedoeling zijn, zo vragen zij.

De marktperspectieven voor de traditionele straattaxi zijn op het platteland inderdaad kleiner. Maar ik voorzie wel enige verandering. Als op het platteland de markt vraag toeneemt of zich wijzigt, kunnen ondernemers daar onder de nieuwe wetgeving soepeler op inspelen dan nu het geval is. Bij hantering van te hoge prijzen door de taxiondernemers in de landelijke gebieden is de kans zeer groot dat er zich concurrentie zal voordoen. De klant krijgt een keuzemogelijkheid. Een toetreders die vervoer voor een lagere prijs aanbiedt zal ongetwijfeld klanten naar zich

toetrekken, waardoor meer aanbieders aangetrokken kunnen worden die lagere prijzen kunnen bieden. Er is daarom geen reden te veronderstellen dat in de landelijke gebieden, na het loslaten van het maximumtarief, zeer hoge tarieven zullen worden gevraagd.

5. Taxi en vervoerketen

De leden van de SP-fractie hebben met veel belangstelling kennis genomen van de doelstelling om de taxi meer als substituut voor de auto te laten fungeren. Is deze doelstelling realistisch en hoe gaat dit proces dan in zijn werk?

De rol van de taxi in het verkeers- en vervoerbeleid is thans te beperkt. De taxi heeft zich weliswaar een vaste plaats verworven in bepaalde specifieke segmenten van de mobiliteitsmarkt, maar is er – op enkele initiatieven na – onvoldoende in geslaagd als substituut voor de auto te fungeren. De beperkte rol die taxi nu vervult, staat in contrast met de potentie die voor taxivervoer bestaat binnen het totale verkeers- en vervoerbeleid. In de afgelopen jaren is het besef gegroeid dat de taxi met name in binnenstedelijk en agglomeratief verkeer een rol van betekenis kan vervullen in het verbeteren van de bereikbaarheid en het terugdringen van de congestie. Wanneer de taxi de haar toegemeten rol wil vervullen, betekent dit dat de taxi, naast haar functie als luxegoed, ook in toenemende mate een functie moet krijgen als gebruiksgoed. Hierbij moet, naast de verdere ontwikkeling van de traditionele straattaxi, ook gedacht worden aan de ontwikkeling van deeltaxi-systemen die zich kenmerken door zitplaatsverhuur en dankzij lagere tarieven in staat zijn autogebruikers tot een overstap te bewegen.

Dit positieve effect op het autogebruik zal zich versterken bij het loslaten van de afbakening van vervoersgebieden. Het taxi-aanbod zal dan immers veranderen omdat taxi's overal reizigers kunnen ophalen. De taxibranche krijgt hierdoor nog meer mogelijkheden om haar aanbod flexibel aan te passen aan grote (wisselende) vraagconcentraties.

De leden van de fractie van de VVD stellen dat de beleidsmatig beoogde bijdrage van het taxivervoer binnen de vervoerketen wordt niet gekwantificeerd (ook niet in het kabinetsstandpunt). Zij vragen om een toelichting op deze keuze.

Een grotere rol van de taxi in de vervoerketen is inderdaad een van de doelstellingen van het nieuwe taxibeleid. In de toekomstige situatie ligt de kracht van de taxi in het voor- en natransport binnen een vervoerketen die uit meerdere elementen is samengesteld (bijvoorbeeld fiets-OV-taxi of taxi-OV-OV). De marktkansen bevinden zich juist in de koppeling met andere vervoermodaliteiten. Omdat deze niet alleen gezocht moeten worden in een intelligente combinatie van taxidiensten, openbaar vervoerdiensten en andere vormen van vervoer, maar juist ook in het aanbieden van geïntegreerde producten en kaartsystemen door ondernemers, is de beoogde bijdrage van het taxivervoer binnen de vervoerketen niet als zodanig gekwantificeerd.

De leden van de fractie van GroenLinks verwachten dat de weerstand tegen de wet bij de taxibranche ten koste zal gaan van het innovatieve vermogen van de taxibranche. Welke rol ziet het kabinet voor zichzelf weggelegd om de noodzakelijke innovaties in de taxibranche te stimuleren? Zijn daar ook financiële middelen voor beschikbaar, zo vragen zij? Hoe kan het aandeel van de taxi in de totale vervoerketen vergroot kan worden en wat kan het rijk hieraan bijdragen?

Mijn bijdrage in de vergroting van het aandeel van de taxi in de totale vervoerketen volgt logischerwijs uit de implementatie van het wetsvoorstel deregulering taxivervoer, waarvan de hoofddoelstelling luidt: vergroting van de rol van taxi in het aanbod van vervoersmogelijkheden. Het aandeel van taxi in de totale vervoerketen is thans ruim 1%. Verschillende maatregelen moeten dit aandeel vergroten. Een belangrijke rol speelt hierin de door de deregulering van taxivervoer beoogde betere kwaliteit-prijsverhoudingen, en dat kan weer leiden tot een toename van de vraag naar taxivervoer. Ik verwacht dus meer innovaties. Daarmee wordt tevens een reële aanvulling op het aanbod in het openbaar vervoer bereikt.

In april 1999 is in de Staatscourant verschenen de kaderregeling Personenvervoer van deur tot deur en op maat, en het op die regeling gebaseerde subsidieprogramma Ketenmobiliteit 1999. Ondernemers uit de taxibranche die ketenideeën hebben kunnen een subsidieaanvraag doen bij het Programmabureau MOVE van Novem en Senter te Utrecht voor haalbaarheidsonderzoek, voor onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten en voor pilots. De subsidiebijdrage bedraagt voor deze drie soorten projecten respectievelijk 75%, 50% en 25% van de totale projectkosten.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of nader kan worden aangegeven hoe de rol van de taxi zal worden geïntegreerd in de veranderende organisatie van het openbaar personenvervoer en of daarbij al dan niet dient te worden voorkomen dat (gesubsidieerde) openbaar vervoerondernemingen met eigen taxibedrijven de concurrentie te zeer in de wielen gaan rijden.

De taxi zal een grotere rol in het personenvervoer moeten innemen dan thans het geval is. De reiziger wil zich van deur tot deur verplaatsen en stemt zijn keuze voor vervoerwijzen af op verschillende aspecten zoals totale reistijd en comfort. Taxi kan daarbij veel belangrijker worden, bijvoorbeeld in aanvulling op het openbaar vervoer. Door middel van de introductie van periodieke betwistbaarheid in het openbaar vervoer en liberalisering van het taxivervoer verwacht ik dat de vormen van collectief en individueel vervoer een goede aanvulling op elkaar kunnen zijn, omdat de vervoerondernemers worden geprikkeld om beter op de wensen van de reizigers in te spelen. Daarom acht ik het ook van belang dat de wetgeving omtrent openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxi in elkaar zijn geïntegreerd. De veranderende organisatie in het openbaar vervoer en het besloten busvervoer heeft vorm gekregen in het wetsvoorstel Wet personenvervoer 2000 (kamerstukken II 1998/99, 26 456, nrs. 1–2), dat ik in maart van dit jaar heb ingediend bij de Tweede Kamer. De voorstellen voor verandering in het taxivervoer zijn ingediend als wijziging op de vigerende Wet personenvervoer. Uit het oogpunt van integraliteit zal ik een nota van wijziging indienen waardoor de bepalingen inzake taxivervoer geïntegreerd worden in het wetsvoorstel Wet personenvervoer 2000. In die nota van wijziging zal dan worden voorgesteld de huidige Wet personenvervoer in te trekken en de bepalingen inzake het taxivervoer in het wetsvoorstel Wet personenvervoer 2000 op te nemen. Ik ben voorshands voornemens om bovengenoemde nota van wijziging bij de Tweede Kamer in te dienen zodra het wetsvoorstel inzake het taxivervoer door u is behandeld. Op deze wijze wordt bereikt dat de bepalingen inzake taxi op hun eigen merites door uw Kamer kunnen worden behandeld en dat op het moment van inwerkingtreding van het wetsvoorstel Wet personenvervoer 2000 er één integrale wet voor taxi en bus-, tram- en metrovervoer is. Ook de marktordening op het spoor zal op termijn zijn regeling krijgen in het wetsvoorstel Wet personenvervoer 2000.

In het wetsvoorstel Wet personenvervoer 2000 wordt periodieke betwistbaarheid van openbaar vervoernetwerken in de tijd geleidelijk geïntroduceerd. Punt van voortdurende aandacht daarbij is hoe te voorkomen dat oneerlijke concurrentie kan optreden tussen vervoerders die een beschermde markt genieten en bovendien de voordelen hebben van personele, financiële en/of juridische vervlechting met de gemeentelijke overheden. Deze gemeentelijke vervoerbedrijven kunnen de bedrijven die deze voordelen niet hebben oneigenlijk beconcurreren. Vanwege de onwenselijkheid hiervan is in het wetsvoorstel Wet personenvervoer 2000 een bepaling opgenomen die gemeentelijke vervoerbedrijven – tot het moment van betwistbaarstelling van hun «thuismarkt» – dwingt tot het oprichten van aparte rechtspersonen voor die activiteiten die geen openbaar vervoer zijn in de zin van de wet. Taxivervoer behoort hier onder andere toe. Gemeentelijke vervoerbedrijven mogen deze rechtspersonen niet méér bevoordelen dan in het normale handelsverkeer gebruikelijk is. Op deze wijze wordt een eerlijk speelveld gecreëerd.

6. De 24-urige beschikbaarheid

De leden van de fracties van CDA, PvdA en SP vragen of marktwerking ook in de plattelandgebieden in staat is om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. De CDA-fractie vreest voor de beschikbaarheid van taxi's voor ziekenhuisbezoek. De PvdA-fractie vraagt welke zekerheden kunnen worden gegeven dat het wegvallen van de 24-uurs beschikbaarheid op het platteland niet leidt tot onaanvaardbare situaties.

Ook op het platteland geldt dat als de marktvraag toeneemt of zich wijzigt, ondernemingen daar onder het nieuwe beleid soepeler kunnen inspelen dan nu het geval is. De 24-urige beschikbaarheid wordt in het wetsvoorstel niet verplicht gesteld, vanuit de gedachte dat dit ten koste van het reizigerstarief gaat. Bij hantering van te hoge prijzen door de taxiondernemers in deze gebieden is de kans zeer groot dat concurrentie zich zal voordoen. De klant krijgt een keuzemogelijkheid en een toetreders die vervoer voor een lagere prijs aanbiedt zal ongetwijfeld klanten naar zich toetrekken. Bovendien leert de ervaring dat daar waar sprake is van interessante vervoerstromen – ook op het platteland – snel sprake is van meerdere aanbieders. Er is daarom geen reden te veronderstellen dat in de landelijke gebieden geen sprake van afstemming tussen vraag en aanbod zal zijn. Ik verwijs hier naar andere bedrijfstakken waar dienstregelingen ook niet verplicht zijn en de markt zelf inspeelt op een behoefte (bijvoorbeeld de supermarkten).

De vrees dat de inzet van de taxi op het platteland door het voorgenomen taxibeleid onder druk komt te staan bijvoorbeeld voor ziekenhuisbezoek deel ik niet. Juist in het kader van de gewenste productdifferentiatie kunnen bepaalde taxibedrijven zich gaan richten op dit type vervoer. Dus in die zin is de wens van veel verschillende vormen van taxivervoer binnen bereik wanneer de 24-uur wordt losgelaten.

Zekerheid kan niet worden gegeven, wel kan een verwachting worden uitgesproken. Die verwachting is dat ondernemers een bepaalde garantie aan hun consumenten willen geven. Thans bestaat de verplichting 24 uur beschikbaar te zijn. Ik kan mij niet voorstellen dat ondernemers niet onderling (conform de huidige situatie) een regeling treffen. De ondernemer is er immers niet bij gebaat klachten van consumenten te ontvangen over het niet beschikbaar zijn van taxivervoer, indien daar een potentiële markt is. Het ligt echter wel voor de hand dat in de rurale gebieden in de nachtelijke uren een hoger tarief gevraagd zal worden.

De fracties van SP, CDA en OSF leggen een relatie tussen de vierentwintig-uurs beschikbaarheid en het SVV II. Als de voorzieningen in de minder

bevolkte gebieden onder druk komt te staan, wordt door marktwerking geen recht gedaan aan een van de belangrijkste doelstellingen van het SVV.

Juist in de minder bevolkte gebieden komen de eerste CVV-projecten uitgevoerd door taxibedrijven van de grond (zie bijvoorbeeld in de Achterhoek en Twente). Dit betekent dat ook dorpen/gebieden bereikbaar worden die reeds lang van openbaar vervoer waren verstoken. Alleen al door de verwachte lagere tarieven voorzie ik een grotere rol van de taxi in het geheel van verkeers- en vervoersaanbod. Ontwikkelingen als lijntaxi (verzorgt circa 20% van het streekvervoer in Groningen) en CVV vormen een belangrijke vergroting in het taxiaandeel in de vervoerketen met name in samenhang met het openbaar vervoeraanbod, zeker in het voor- en natransport. Overigens is in het wetsvoorstel de bevoegdheid opgenomen alsnog een 24-uursbediening aan vervoerders op te leggen in een gebied waar het taxiaanbod dreigt weg te vallen. De ontwikkelingen op dit punt is een van de onderwerpen van monitoring en evaluatie. Het niet meer stellen van de 24-uursverplichting zal op basis van het effect in de praktijk binnen achttien maanden worden beoordeeld op basis van de gegevens van de jaarlijkse monitoring. Mochten inderdaad ongewenste effecten optreden dan is in het voorliggende wetsvoorstel een kan-bepaling voorhanden die de minister in deze bevoegdheden geeft. Bij de evaluatie van de resultaten zullen wel de mogelijkheden die decentrale overheden hebben worden betrokken, zoals bijvoorbeeld om een (aanvullend) contract bij vervoerder(s) in te kopen om aan de beschikbaarheid van vervoer gedurende 24 uur te voldoen.

De CDA-fractie vraagt of de decentrale overheden permanente beschikbaarheid kunnen inkopen en op basis van welk budget?

Bedrijven kunnen initiatieven nemen om te komen met een aanbod dat inspeelt op de behoeften van de klant. Onderlinge samenwerking in de stille uren tussen ondernemingen is en blijft mogelijk, waardoor toch een aantrekkelijke markt blijft bestaan, waar bedrijven goed op kunnen inspelen zonder overheidsbemoeienis. Om die reden is te verwachten dat hoogstens in uitzonderlijke gevallen een beroep op de lokale overheden zal worden gedaan. De lagere overheden zijn hiervan op de hoogte. Illustratief is het feit dat ook het Interprovinciaal Overleg van mening is dat eerst de praktijk moet uitwijzen hoe een en ander zich daadwerkelijk ontwikkelt en er niet bij voorbaat problemen hoeven te worden verwacht. De decentrale overheden dienen zelf binnen hun verkeers- en vervoerbeleid een afweging te maken of zij blijvend een aanbod voor de burgers willen garanderen dan wel dat zij dit overlaten aan het krachtenveld tussen bedrijven en klanten. Als lagere overheden een 24-uurs verplichting belangrijk vinden en dat zelf willen regelen, kunnen zij bijvoorbeeld putten uit de middelen die voor CVV komen.

De leden van de fractie van OSF vragen of in de stedelijke gebieden een overmaat aan taxi's op vette uren het overige openbaar vervoer zal kunnen beconcurreren, al was het maar omdat de vrije trambaan wordt versperd. De leden van de fractie van de SP verwachten dat op het moment dat concurrerende taxibedrijven voor de keuze komen te staan om alleen op commercieel aantrekkelijke tijdstippen en plaatsen hun diensten aan te bieden om zoveel mogelijk omzet te maken of om altijd overal beschikbaar te zijn en zodoende aanmerkelijk minder rendabel te draaien, zal de onderneming kiezen voor de meest rendabele keuze. Zij vragen of dan niet de beschikbaarheid van de diensten in zijn geheel achteruit gaat.

Indien alle taxiondernemers zich alleen gaan richten op de commercieel aantrekkelijke tijdstippen en er door het landelijke tijdelijke capaciteitsbeleid meer toetreders op de markt zullen verschijnen dan zal een overaanbod op deze tijdstippen zich gaan voordoen. Derhalve zullen deze tijdstippen minder commercieel aantrekkelijk worden. De taxiondernemer zal zich dan naar andere tijdstippen en op andere doelgroepen richten. Mijn verwachting is dat de taxiondernemer zijn aanbod dan afstemt op de vraag. Daarbij sluit ik dan ook zeker niet uit dat ondernemers een gericht aanbod voor het platteland creëren.

Indien de vraag naar taxi's zodanig gaat toenemen dat dit ten koste zou gaan van de vraag en of de doorstroming van het openbaar vervoer, dan kunnen door de betrokken overheden als wegbeheerder maatregelen worden getroffen. Dit geldt ook indien vrije tram- en busbanen worden versperd door taxi's.

7. Gevolgen voor de sector

Als gevolg van schaarste is in de loop der jaren een praktijk gegroeid van hoge goodwill-kosten. Door de deregulering zal een deel van de huidige taxi-ondernemers schade kunnen lijden. De leden van de fractie van het CDA vragen of deze schade geheel door de sector zelf wordt gedragen of dat de deregulerende overheid hierin nog een (al dan niet fiscale) tegemoetkoming kan/zal verstrekken.

De effecten van het wetsvoorstel voor de taxibedrijven – waaronder de financiële consequenties en de gevolgen voor de bedrijfsrendementen – zijn uitdrukkelijk in de afwegingen betrokken. Eén van de verwachte effecten is dat de concurrentiepositie van de taxi ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten zal verbeteren en dat er sprake zal zijn van een aanmerkelijke groei van het taxivervoer. Het is aan de taxiondernemers om gebruik te maken van de nieuwe «marktkansen» die zich in een geliberaliseerde taximarkt zullen voordoen. Voorts moet een aantal fiscale maatregelen gaan leiden tot een reductie van de bedrijfslasten, hetgeen niet alleen positief kan uitwerken op de tariefstelling maar ook het economisch fundament van de bedrijfstak kan versterken.

De eerste fiscale maatregel betreft, naast het materieel, de ondernemersvergunning. Het in bruikleen geven of ondershands verkopen van de ondernemersvergunning is strafbaar, omdat het recht van de vergunning persoonsgebonden is en dus niet overdraagbaar. Om ondernemers die met hoge goodwill-kosten in het bezit zijn gekomen van een vergunning niet te duperen, heeft de overheid inmiddels al weer geruime tijd een fiscale tegemoetkoming in het leven geroepen. De goodwill kan sinds 1 januari 1998 versneld fiscaal worden afgeschreven. Daartoe kan de ondernemer contact opnemen met de Belastingdienst in het district waaronder de ondernemer valt om te bezien op welke wijze de regeling het best aansluit bij de individuele situatie. Hierdoor worden de goodwill-kosten dus niet geheel door de sector zelf gedragen. Sterker nog, ik verwacht dat er door de marktwerking meer winstmogelijkheden ontstaan.

Voorop dient te staan dat de ondernemersvergunningen niet waardeloos worden. De vergunning blijft een eis om taxivervoer te mogen verrichten. De vergunning krijgt zelfs een ruimere werking als de huidige beperkingen vervallen.

In de discussie met de Tweede Kamer is aan de orde geweest dat de fiscale maatregel voor iedereen is die op een legale manier het probleem van de goodwill heeft. Kan nader worden toegelicht hoe iemand die zijn vergunning niet legaal kan overdragen in dit kader toch een legale claim kan hebben, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Volgens de Wet personenvervoer mag een vergunning niet worden overgedragen, los van de prijs die hiervoor wordt geboden. De ondernemersvergunning is persoonsgebonden. De vergunning mag aan een vervoerder door de bevoegde instantie alleen worden verleend indien aan de eisen (zoals vakbekwaamheid en betrouwbaarheid) wordt voldaan. Omdat er op grond van het huidige capaciteitsbeleid in sommige regio's maar een beperkt aantal vergunningen beschikbaar is, wordt voor een «vrijgekomen» vergunning in de praktijk geld betaald. Door deelname aan een taxicentrale kan de mogelijkheid van daadwerkelijk aanbieden van taxivervoer worden verworven. Deze deelname dient te worden ingekocht, hetgeen voor het betrokken bedrijf een zekere investering vergt. Deze situatie doet zich met name voor in de grote steden. In een aantal gevallen is in een ouderdomsvoorziening voorzien door daarvoor de «goodwill» en het recht van deelname aan een taxicentrale in te zetten, welke bij beëindiging van de werkzaamheden kan worden verkocht aan degene die overneemt.

Al vanaf het kabinetsstandpunt «Naar een klantgericht taxivervoer» (december 1996) is bekend dat de markt op termijn zal worden vrijgegeven. De nieuwe wet voorziet in een overgangstermijn waardoor huidige vervoerders zich geleidelijk kunnen aanpassen aan de nieuwe markt-omstandigheden.

De leden van de fractie van D66 zien de liberalisering van een beschermde markt als een operatie waarbij sommige participanten de dupe kunnen worden. Dat aspect is in de discussie met de Tweede Kamer uitvoerig aan de orde geweest. Toch zouden deze leden het op prijs stellen een taxatie te krijgen van de schade die sommige ondernemers kunnen oplopen. In welke mate beperkt de mogelijkheid van vervroegde afschrijving van de kosten gemaakt voor goodwill die schade? Is afschrijving over een periode van meer dan vier jaar mogelijk? Wat is het effect voor ondernemers die enkele jaren achtereen een mager bedrijfsresultaat hebben gehad? De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of de goodwill-problematiek bevredigend is opgelost met de fiscale regeling.

Vanaf het moment van invoering van het Wetsvoorstel en het Besluit personenvervoer (beoogd is 1-1-2000) staat vast dat de in de taxivergunning begrepen vermogenswaarde geheel of nagenoeg geheel verloren zal gaan. De schade die de ondernemers kunnen oplopen bestaat dus uit het waardeloos worden van de vergunning en is vanzelfsprekend afhankelijk van het bedrag dat voor de vergunning is betaald.

Zonder de fiscale faciliteit zouden de taxi-ondernemers op grond van goed koopmansgebruik verplicht zijn de vergunning pas per 31-12-2001 af te waarderen tot nihil. De fiscale faciliteit biedt de mogelijkheid de waardedaling eerder en in 4 jaarlijkse termijnen tot uitdrukking te brengen. Aldus ontstaat voor de betrokken ondernemers een rentevoordeel. Zij krijgen immers hun belasting nu eerder terug dan wanneer de waardedaling pas per 31-12-2001 in aanmerking genomen zou zijn. Dit rentevoordeel beperkt enigszins de schade die optreedt door de waardedaling van de vergunningen.

Ondernemers die een mager bedrijfsresultaat hebben gehad, zullen door de afschrijving fiscaal verlies lijden. Dit verlies is in de toekomst onbeperkt verrekenbaar. Het rentevoordeel bij deze ondernemers zou hierdoor lager kunnen zijn omdat zij slechts een deel van de waardedaling van de vergunning naar voren kunnen halen. In de situatie echter dat sprake is van winsten in de jaren voorafgaand aan 1998 kunnen de door de afschrijving ontstane verliezen worden «teruggewenteld» naar en dus verrekend met de winsten over de drie aan 1998 voorafgaande jaren. Op die manier kunnen ook de ondernemers met magere bedrijfsresultaten ten volle gebruik maken van de fiscale faciliteit.

De leden van de fractie van GroenLinks merkten ten slotte op dat onduidelijkheid bestaat over de ernst van de goodwill-problematiek. Zou inzicht kunnen worden gegeven in hoeveel mensen dit betreft? Hoeveel mensen hebben inmiddels gebruik gemaakt van de fiscale voorzieningen die zijn getroffen?

Er is inderdaad nog geen duidelijkheid te geven over de ernst van de goodwill-problematiek. De fiscale faciliteit op de vergunning in 4 jaar af te schrijven bestaat met ingang van 1-1-1998. De eerste mogelijkheid deze afschrijving tot uitdrukking te brengen is derhalve de aangifte Inkomstenbelasting 1998. Ondernemers vragen doorgaans uitstel voor indiening van hun aangifte en leveren deze niet reeds in per 1 april. De aangiftes inkomstenbelasting 1998 van de ondernemers komen thans geleidelijk bij de Belastingdienst binnen.

De vraag hoeveel taxi-ondernemers van de fiscale faciliteit gebruik zullen maken kan dus pas over enige tijd worden beantwoord.

Overigens is voor de beantwoording een speciale inventarisatie door de Belastingdienst nodig. De gevraagde gegevens zijn niet geautomatiseerd voorhanden. Overigens hoeft het aantal mensen dat gebruik zal gaan maken van de fiscale maatregel niet precies gelijk te zijn aan het aantal mensen dat deze problematiek ondervindt.

De Stichting Sanering Taxibranch Rotterdam heeft een regeling waarbij nieuwe ondernemers bereid zouden moeten zijn bij te dragen aan de saneringsuitkeringen aan voormalige ondernemers. De leden van de fractie van D66 vragen hoe nieuwe ondernemers dat, na inwerkingtreding van de voorliggende wet, zullen doen en waarom. Zij stellen dat het toch waarschijnlijk is dat bij vrije toetreding tot de markt betalingen voor goodwill van de baan zullen zijn. Zij vragen of ook buitenlanders uit een EU-lidstaat die voldoen aan bepaalde eisen in de toekomst een taxibedrijf kunnen beginnen. In hoeverre zal de mate van liberalisatie in z'n lidstaat daarbij een rol kunnen spelen?

In Rotterdam hebben een aantal taxiondernemers zelf een uitkeringsregeling opgesteld. Deze regeling komt er op neer dat de vergunning om niet wordt overgedragen aan een coöperatieve vereniging in ruil voor een in de toekomst, bij voorbeeld bij pensionering, te ontvangen schadeloosstelling. Een sanering avant la lettre. Het blijkt dus dat de ondernemingen al zelf met oplossingen bezig zijn.

Het betalen van hoge vergoedingen voor het verkrijgen van een taxivergunning is ongewenst en zal na invoering van de wet tot het verleden gaan behoren. De betaling van goodwill voor kwalitatief goede ondernemingen zal daarmee de proporties aannemen die we ook in andere bedrijfstakken zien en zullen veeleer gebaseerd zijn op de waarde van de onderneming, niet op de waarde van de vergunning. Vergunningen worden thans door sommige marktpartijen gezien als een vorm van pensioenvoorziening. Het Rotterdamse model is in dat verband eerder door mij in positieve zin genoemd om aan te geven dat de branche in staat is om zelf met goede initiatieven te komen op dit gebied. Ik zie geen reden waarom nieuwkomers niet bereid zouden zijn om te investeren in regelingen die tot een goede pensioenopbouw leiden. Ook in andere bedrijfstakken zien we dat men heel goed in staat is om, zonder inmenging van de overheid, tot goede pensioenregelingen te komen. In beginsel kan iedere ondernemer die voldoet aan de gestelde eisen zich vestigen als taxi-ondernemer. Indien een ondernemer niet in Nederland is gevestigd, maar toch in Nederland taxivervoer wil verrichten, dient hij een bewijs van toelating te hebben, die hij krijgt indien hem in het land van vestiging een taxivergunning is verleend. De eisen die aan een taxibedrijf worden gesteld, anders dan een vergunning, zijn onverkort van toepassing.

De mate van liberalisering van het beroep van taxi-ondernemer in het land van herkomst is daarop niet van invloed. Eventueel in het buitenland behaalde diploma's kunnen in Nederland getoetst worden op gelijkwaardigheid.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of het waar is dat de Stichting Sanering Taxibranche in Rotterdam inmiddels een verzoek om schadeloosstelling heeft ingediend en hoe ik daarop denk te reageren.

Ja, de Stichting Sanering Taxibranche te Rotterdam en andere belanghebbenden bij het lopende saneringsproject in Rotterdam hebben een verzoek om schadeloosstelling aan mij voorgelegd.

Het verzoek zal niet worden ingewilligd om de volgende reden. De Stichting Sanering Taxibranche te Rotterdam heeft in 1993 een saneringsplan opgesteld. Wezenlijk onderdeel van dit plan is dat de in 1993 bestaande groep taxi-ondernemers bij hun bedrijfsbeëindiging een redelijke schadevergoeding ontvangen (de saneringsuitkering). Deze uitkeringen worden gefinancierd uit de saneringsbijdragen van zowel de oude groep ondernemers als vooral van de nieuwe toetreders. Volgens de Stichting is het saneringsplan in 1994 door de gemeente Rotterdam omarmd. In november 1995 is het plan met vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat besproken.

In ieder geval vanaf 1995 hebben de taxiondernemers er volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat echter rekening mee moeten houden dat er meer marktwerking zou komen in de taxibranche. De maatregelen die het wetsvoorstel invoert waren vanaf dat moment reeds voorzienbaar. Indien het wetsvoorstel op 1 januari 2000 wet wordt, hebben de taxibedrijven meer dan drie jaar de tijd gehad om zich voor te bereiden op, en in te spelen op, de nieuwe situatie. Ook bij de bepaling van de voor taxibedrijven te betalen goodwill hebben de ondernemers rekening kunnen houden met de grote kans op veranderingen in de markt. Indien zij dat niet hebben gedaan en excessieve investeringen hebben gedaan, behoort dat tot hun ondernemersrisico. De taxibedrijven konden verwachten dat de in verregaande mate beschermde marktpositie zou veranderen. De toenemende concurrentie door de liberalisering van de taxibedrijven behoort tot de normale bedrijfsrisicos van de taxibedrijven.

8. Flankerende maatregelen

De leden van de fractie van de PvdA vragen of een bevredigende regeling met betrekking tot de herinrichting van opstelplaatsen kan leiden tot vertraging van de invoering van de wet. Is inmiddels bekend wie de rekening voor deze operette moet betalen?

In de Stuurgroep Openbaar Vervoer zullen de onderzoeksresultaten naar de herinrichting van taxistandplaatsen in november 1999 worden besproken. Ook de bekostiging van de herinrichting komt daar te sprake. Ongeacht de uitkomsten van deze bespreking zal een bevredigende regeling voor de herinrichting van de taxistandplaatsen niet leiden tot uitstel van de invoering van de wet. Ik heb al een eerste financiële stimulans gegeven met de voorgenomen aanpassing van de Regeling De Boer. Binnenkort zijn alle stationslocaties in de vier grote steden op de schop, waarbij de herinrichting van de taxistandplaats ook aan de orde komt. Ik realiseer me dat in algemene zin het verdwijnen van het first-in-first-out-systeem echter financiële consequenties heeft die niet volledig gedekt worden door de aanpassing van de Regeling De Boer, die immers alleen aanpassingen betreft van taxistandplaatsen die aan OV-locaties grenzen. Er wordt thans een structurele oplossing voor de andere standplaatsen verkend.

Voor 1 januari 2000 stuur ik een brief aan de Tweede Kamer waarin ik een

beeld geef van de stand van zaken en een vooruitzicht biedt op de (noodzaak van de) te nemen maatregelen in het kader van herstructurering taxistandplaatsen.

Hoe staat het naar het met het onderzoek naar de lokale knelpunten op het gebied van infrastructuur, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Het onderzoek wordt eind oktober 1999 afgerond. Uit de concept-eindrapportage is gebleken dat bij 70 van de 389 taxistandplaatsen in Nederland (prognose 85 van de 437) het verdwijnen van het first-in-first-out-systeem niet mogelijk is met de huidige inrichting van de taxistandplaats. Van de 70 zijn 54 standplaatsen relatief klein (minder dan acht plaatsen). De helft van de 70 standplaatsen bevindt zich in Amsterdam. Deze aantallen zijn vastgesteld op basis van een enquête onder alle Nederlandse gemeenten. Hierop heeft 90% gereageerd, vandaar de toevoeging van de prognose (tot 100%).

Het onderzoek beschrijft een aantal alternatieve inrichtingen en werkt enkele hiervan voor de steden Deventer en Amsterdam uit in een casus. Op basis van deze uitwerking is inzicht verkregen in de kosten van herinrichting. Het blijkt dat voor de standplaatsen van acht taxi's en minder de herinrichtingskosten naar verwachting voor Nederland in totaal zullen variëren tussen de 850 000 en 1,7 miljoen gulden. Voor de grote standplaatsen (meer dan acht plaatsen) is het niet mogelijk gebleken op deze wijze een benadering te geven van de herinrichtingskosten.

De boordcomputer wordt verplicht gesteld. Hoewel deze computer in één keer van de winst af mag worden geschreven, lijkt het rechtvaardiger dat deze geheel wordt vergoed, zo stellen de leden van de fracties van SGP, RPF en GPV. Zij vragen naar mijn oordeel. Daarnaast vragen zij of ook andere instituten dan het Nederlands Meetkundig Instituut mogen ijken en keuren.

Over de stelling dat volledige vergoeding van de boordcomputer rechtvaardiger zou zijn dan in één keer van de winst aftrekken, wil ik het volgende opmerken. De laatstgenoemde mogelijkheid is onderdeel van het pakket fiscale tegemoetkomingen, en dus van geheel andere aard dan volledige vergoeding van de boordcomputer door de overheid. Voorts kan worden gesteld dat met de verplichte boordcomputer illegaal vervoer wordt tegengegaan, evenals mogelijke fraude. Daarnaast kan de boordcomputer – als de ondernemer daar zelf voor wil kiezen – goed worden benut voor de optimalisatie van de bedrijfsvoering, waarbij te denken valt aan financiële administratie, personeelsplanning en dienstroosters. En met toevoeging van optionele functionaliteiten ook voor fleetmanagement. Al met al heeft de boordcomputer dus ook de nodige voordelen voor de (bonafide) ondernemer zelf. Dat een tegemoetkoming derhalve niet de volledige investering bedraagt acht ik dan ook verdedigbaar.

Er bestaan de volgende drie type keuringen voor de taxameter:

- typekeuring: per apparaat wordt eenmalig op aanvraag van de fabrikant deze keuring verricht. Na goedkeuring wordt het betreffende apparaat gecertificeerd. Hiertoel is, ingevolge de IJkwet waarover mijn collega op Economische Zaken gaat, het NMI de enige aangewezen instantie.
- eerstelijnskeuring: dat is een keuring na inbouw van type-goedgekeurde taxameter in een voertuig. Deze keuring is niet perse voorbehouden aan het NMI: op dit moment is één van de leveranciers door het NMI gecertificeerd deze keuringen te verrichten en is mij bekend dat een tweede een aanvraag daartoe heeft ingediend.
- de periodieke keuring ingevolge de verplichting de taxameter een maal

per jaar te doen keuren. Deze keuring wordt thans exclusief door het NMI verricht. Dit is in de praktijk ook de meest voorkomende keuring. Eerstgenoemde keuring wordt relatief weinig verricht en vergt specifieke kennis en kostbare apparatuur. Het ligt in de rede deze keuring centraal te houden conform de huidige opzet. Over met name laatstgenoemde keuring zijn inmiddels met een aantal betrokken partijen gesprekken gevoerd. Ook ik wil niet dat het NMI als enige de periodieke keuring mag doen. Diverse leveranciers hebben aangegeven hiervoor interesse te hebben. Echter, ook hier geldt dat de nodige kennis en apparatuur vereist is, waarmee de nodige investering is gemoeid. Ik ben gaarne bereid de Kamer te zijner tijd van de resultaten van deze verkenningen op de hoogte te stellen.

De meerwaarde van de chauffeurspas is de leden van de fracties van SGP/RPF/GPV niet duidelijk. Zij stellen dat de pas een meerwaarde zou krijgen als er een koppeling met het sofi-nummer tot stand komt en vragen of ik dit wil toezeggen.

De chauffeurspas heeft in mijn ogen al meerwaarde door het feit dat er landelijk uniforme eisen aan de chauffeurs gesteld worden. De chauffeurspas zal de klant een plezierig gevoel geven, vanwege de herkenbaarheid en de betrouwbaarheid van de chauffeur. De fraudegevoeligheid van de pas is gering. In de praktijk is koppeling aan sofi-nummer en boordcomputer nog niet aan de orde. Het sofi-nummer is op zich ook geen voorwaarde voor invoering van de pas. Dat neemt niet weg dat er door mijn departement samen met andere ministeries hard aan wordt gewerkt bedoelde koppeling tot stand te brengen. De koppeling van de chauffeurspas met het sofi-nummer moet echter goed worden doordacht, omdat gebruik van het sofi-nummer met zware wettelijke waarborgen omgeven is. Het invoeren van het sofi-nummer vereist aanpassing van onder meer regelgeving over het gebruik van sofi-nummers waarvoor mijn ambtgenoten van Financiën en Justitie verantwoordelijk zijn. Met hen vindt overleg plaats. Een ontwerp-regeling dient daarop te worden voorgelegd aan achtereenvolgens de Registratiekamer en de Raad van State voordat deze in werking kan treden. De Registratiekamer beziet of privacy door het gebruik van het sofi-nummer in het geding komt. De duur van dit traject belooft bij instemming van betrokkenen ongeveer 9 maanden. De regelgeving tot invoering van de chauffeurspas is reeds per 1 oktober van kracht geworden, en dus is koppeling vóór invoering van de chauffeurspas onmogelijk. Ik ben het verder met u eens dat de betrouwbaarheid van de pas zal worden versterkt door aan te sluiten bij de Wet op de justitiële documentatie. Ik heb er daarom ook op aangedrongen bij mijn collega van Justitie om de afgifte van de verklaring van goed gedrag centraal te laten geschieden en niet meer door de burgemeesters. De Wet op de justitiële documentatie ligt thans ter behandeling bij de Tweede Kamer. Als de behandeling van de Wet op de Justitiële Documentatie geen resultaat als bedoeld oplevert, overweeg ik afspraken te maken met de burgemeesters over afgifte van de verklaring in relatie tot voor het beroep van de chauffeur relevante veroordelingen.

De SP-fractie vraagt de mening van de minister over de mogelijkheid dat in drukke gebieden de tarieven zo sterk dalen dat de winstgevendheid in het gedrang zou kunnen komen. Hierdoor kunnen de arbeidsomstandigheden en de CAO onder druk komen te staan. De leden van de SP-fractie erkennen dat dit in eerste instantie een verantwoordelijkheid is van sociale partners, maar stelt dat de wetgever zijn ogen hiervoor niet mag sluiten.

Een verlaging van de tarieven hoeft niet altijd tot een lagere winst te leiden. Door een verlaging van de tarieven kan de vraag naar taxivervoer ook meer toenemen, waardoor de winst juist zal stijgen. Hierdoor kan de tariefvrijheid ook positieve gevolgen hebben voor de werknemers. Dit zijn ontwikkelingen die overigens in elke bedrijfssector kunnen voorkomen. Er bestaat geen aanleiding om de sector van het taxivervoer anders te behandelen dan andere bedrijfssectoren.

Zoals de leden van de SP-fractie zelf al opmerken, ligt de verantwoordelijkheid ten aanzien van de Cao-onderhandelingen en de naleving daarvan in handen van sociale partners. In het onderhavige wetsvoorstel kunnen dan ook geen bepalingen worden opgenomen die sturing geven aan de inhoud van de CAO en de arbeidsomstandigheden. Het is echter niet zo dat de wetgever zijn ogen sluit voor de mogelijke consequenties van tariefvrijheid. Bij de evaluatie van het wetsvoorstel komt dit onderwerp namelijk ook aan de orde. Sociale partners maken deel uit van het onderzoek dat wordt gevoerd om de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk in kaart te brengen. Dan zal blijken of de situatie die de leden van de SP-fractie schilderen zich werkelijk voordoet en zal blijken of het noodzakelijk is de tariefvrijheid meer in te perken.

Van groot belang vinden de leden van de fractie van GroenLinks voor het realiseren van de doelstellingen van het wetsvoorstel dat er sprake is van een goede consumentenbescherming. Nederland heeft op dat punt ook nog een lange weg te gaan. In de behandeling in de Tweede Kamer zijn daartoe onder meer genoemd: het op en in de taxi's zichtbaar maken van de tarieven, het invoeren van een apart taxikenteken, het kenbaar maken van een klachtenregeling, het zodanig aanpassen van taxistandplaatsen dat de consument ook echt kan kiezen.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat deze zaken bij de inwerkingtreding van de wet geregeld moeten zijn, omdat er zonder adequate consumentenbescherming sprake is van een valse start. Zij vragen om duidelijkheid over de vorderingen op dit terrein. Daarnaast vragen zij op welke termijn het bijvoorbeeld mogelijk is om de ruim 17 000 taxivoertuigen van een apart kenteken te voorzien. Wat zijn de consequenties voor de monitoring- en evaluatietermijnen indien de consumentenbescherming niet vanaf het begin van de inwerkingtreding van de wet op een aantal punten goed van de grond komt?

Voor de kenbaarmaking van de tarieven komt een ministeriële regeling waar zoals in het wetsvoorstel is opgenomen eerst over gesproken wordt met de branche en relevante consumentenorganisaties. Op de aanpassing van de taxistandplaatsen is hiervoor uitgebreid ingegaan.

De rol en de meerwaarde van de boordcomputer is evident: controle en handhaving zijn belangrijk en de boordcomputer kan zeker belangrijke managementinformatie genereren voor de taxiondernemer. In de huidige chauffeurspas is al rekening gehouden met de inlog-functie van de chauffeurspas: door een chip aan te brengen in de tweede generatie chauffeurspas kan hij gebruikt worden om in te loggen in de boordcomputer. Met het aanbrengen van de chip is rekening gehouden in het ontwerp van de chauffeurspas, waardoor invoering technisch geen probleem is.

Ook voor de consument is de komst van de boordcomputer van belang. De vordering op het gebied van de boordcomputer is als volgt. De functionele specificaties zijn in samenwerking met de Rijksverkeersinspectie en de Belastingdienst opgemaakt. Er zijn ook contacten geweest met vakbond en het GAK, alsmede het ministerie van Economische Zaken vanwege hun rol in de keuringen van de taxameter. Elke partij is vanuit de eigen belangen in staat gesteld suggesties aan te leveren. De specificaties die daar het resultaat van zijn, zijn inmiddels door een aantal leveranciers op haalbaarheid bezien. Inhoudelijk overleg bleek niet echt goed mogelijk

voordat meer zekerheid bestond over de resultaten van behandeling in de Tweede Kamer van het wetsvoorstel. Inmiddels heeft een eerste gedachten wisseling plaatsgevonden over de boordcomputer in het overleg met de bestuurders van de centrales van de grote steden.

Het onderwerp taxikenteken behoeft veel overleg en eventueel nieuwe regelgeving (AmvB), zulks afhankelijk van de te kiezen oplossing. Er zijn vele partijen bij betrokken: de Rijksverkeersinspectie vanuit de handhavingstaak én de rol van vergunningverlener, de Dienst Wegverkeer (RDW) vanwege de aldaar uit te voeren kentekenregistratie en informatie-uitwisseling met andere instanties, het ministerie van Financiën vanwege de relatie met de voorgenomen fiscale tegemoetkoming met betrekking tot de Belasting Personen en Motorrijtuigen (onder voorwaarden teruggaaf ineens vooraf in plaats van de huidige teruggaveregeling). Beleidsmatig is er een relatie met de voorgenomen gecontroleerde afgifte en inname van kentekens (GAIK). Afhankelijk van de voorgestane uitwerking (bij voorbeeld aparte kleur voor het taxikenteken) kan hier ook sprake zijn van notificatieplicht. Thans is de Dienst Wegverkeer (RDW) bezig een uitvoeringstoets van de voorstellen te doen. Het resultaat is mede bepalend voor de definitieve keuze hoe het taxikenteken vorm te geven en wanneer invoering op zijn vroegst mag worden verwacht en hoe dat het beste kan plaatsvinden.

Het valt gezien het voorgaande, niet te voorkomen dat de boordcomputer en het taxikenteken niet direct bij aanvang van de wet beschikbaar zijn. Op de herinrichting van de taxistandplaatsen ben ik hiervoor al ingegaan.

Enig effect op de monitoring door het niet vanaf het begin goed van de grond komen van een aantal zaken van consumentenbescherming, valt in het begin niet te voorkomen maar acht ik, mede gezien de looptijd van de monitoring, geen onoverkomelijk bezwaar. Bovendien zijn er wel degelijk een aantal zaken ten gunste van de consumentenbescherming vanaf het begin aanwezig, zoals de chauffeurspas, de nieuwe toets door de Rijksverkeersinspectie ten behoeve van de ondernemersvergunning en met betrekking tot de tarieven het tijdelijke maximumtarief.

Het is de leden van de fracties SGP/RPF/GPV niet duidelijk of bij schorsing van een bedrijfsvergunning er een systeem is voor zowel de eigen rijders als voor bedrijven met een behoorlijk aantal chauffeurs in dienst.

De mogelijkheid van schorsing voor bepaalde tijd kunnen bedrijfsactiviteiten voor korte duur doen stopzetten, zonder dat daardoor de onderneming (met veel of slechts één chauffeur) volledig in haar bestaansrecht wordt aangetast. De schorsing van de vergunning kan in veel gevallen een gepaste bestuurlijke sanctie betekenen, waarvan bij consequente toepassing ook een preventieve werking mag worden verwacht. Om die reden wordt er geen onderscheid gemaakt in de toepassing van deze sanctie.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos