

## Schoondergang-Horikx

wetsvoorstel niet een papieren wetje? Bovendien is in mijn fractie de discussie gevoerd of een generieke maatregel als klassenverkleining nu wel de meest effectieve manier is om de kwaliteit van het onderwijs te verhogen. De vraag is of deze inzet van het beschikbare geld nu wel de meest effectieve manier is om de problemen in het onderwijs aan te pakken. Is het niet veel zinniger om dit geld gericht in te zetten om de achterstandproblemen van allochtone kinderen te bestrijden, bijvoorbeeld door zwaar in te zetten op de voorschool voor allochtone kinderen, waarbij de ouders worden betrokken?

Voorzitter! Tot slot wil ik de staatssecretaris nog een algemeen probleem voorleggen dat niet rechtstreeks te maken heeft met het wetsvoorstel dat we nu bespreken. Dat gaat over onvoldoende afstemming tussen het ministerie van OCW en andere ministeries. Er is veel, niet onderwijsinhoudelijke, regelgeving die betrekking heeft op de school, zoals eisen die aan de scholen worden gesteld vanwege veiligheid of milieu of vanwege de wet ARBO. Dat is zinnige regelgeving, maar voor het voldoen aan die eisen is er geen extra financiering. Dat moet uit de beschikbare middelen komen. Volgens mijn informatie worden deze zaken niet meegenomen in de jaarlijkse herijking van het programma van eisen. De Londo-vergoeding, gebaseerd op het programma van eisen, is toch al zo krap begroot. Kent de staatssecretaris deze problematiek? Is zij bereid eisen die vanuit andere ministeries worden gesteld op te nemen in het programma van eisen van scholen?

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat de bijzondere commissie voor de JBZ-Raad adviseert – op grond van haar beraadslaging van hedenmiddag – ten aanzien van de 15 voorgelegde bindende ontwerpbesluiten voor de JBZ-Raad van 2 en 3 december in te stemmen met de ontwerpbesluiten nrs. 1 2a, 2b, 2g, 2l, 2m, 5, 6, 7, 10, 14a en 1l 3.

Ik stel voor dit advies te volgen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

### - het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer) (25910).

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de woordvoerders voor hun inbreng in eerste termijn. De heer Van Vugt is er nog niet, anders zou ik tegen hem gezegd hebben dat ook ik verkouden ben. Gedeelde smart is halve smart, meestal.

Voorzitter! Het trefwoord in de inleiding van de verschillende sprekers is twijfel. Nu kun je in dit debat de twijfel laten domineren en de maatregel daarom niet nemen, of je kunt enig risico nemen door dit voorstel het voordeel van de twijfel te geven, aangezien de huidige situatie niet naar genoegen is, aangezien wij al heel lang praten over dit dossier, aangezien verschillende bewindslieden vanaf mevrouw Maij-Weggen geprobeerd hebben, de situatie in de taxiwereld te verbeteren en aangezien wij toch allen op zoek zijn naar een betere situatie. Het viel mij op dat de meest geharnaste woordvoerder, de heer Van der Lans, begon met de opmerking dat er in Amsterdam eigenlijk niet zo vreselijk veel is veranderd. Maar er is natuurlijk wel verandering nodig, dat is precies het dilemma. Toen mijn voorgangster begon over deregulering van het taxivervoer, riep dit grote bezwaren op, ook bij de besturen van de grote steden, terwijl deze nu grote steun aan deze operatie verlenen en van mening zijn dat wij deze weg moeten vervolgen. Er is wel gezegd dat ik iedereen tegen me in het harnas zou hebben gejaagd, maar dat is niet zo. Ik heb overleg gevoerd met de burgemeesters en de betrokken wethouders van de grote steden en met de taxi-branche zelf. Natuurlijk steunt niet iedereen deze operatie, maar dat gebeurt ook vrijwel nooit bij wetsvoorstellen. Toch is er meer draagvlak dan ooit voor veranderingen. Ik vind dan ook dat ik mag vragen, verstandig om te gaan met die twijfel. Wij zullen samen met de

branche een monitor opzetten; het overleg hierover verloopt heel goed. Op het ogenblik worden gezamenlijk de parameters voor zo'n monitor geformuleerd. Dit betekent een stevige vinger aan de pols en de bereidheid om als veronderstellingen verkeerd blijken te zijn, bij te stellen, maar wel op voorwaarde van goede medewerking. Men moet hierbij echt te goeder trouw zijn, tegenwerking moet op voorhand uit het systeem gehaald kunnen worden. Als iedereen vanuit een positieve grondhouding meewerkt en als de gemeenschappelijke conclusie is dat het geheel zich toch anders ontwikkelt dan wij beogen, dan stellen wij het bij. Dat kan ook, zoals ik ook in de Tweede Kamer heb aangegeven. Het gaat hierbij om een vrij complexe branche, met een groot verschil tussen stad en platteland. Wij moeten dus heel goed de vinger aan de pols houden, maar er is een draagvlak bij de gemeenten en voor een deel ook bij de branche. Wij moeten dus stap voor stap op weg naar kwaliteitsverbetering.

### Voorzitter: Jurgens

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Castricum en mevrouw Bierman hebben gezegd dat dit wetsvoorstel een lange voorgeschiedenis heeft. Dat klopt. Mevrouw Bierman stelde dat wij ons te lang op de producent hebben gericht en dat er voor het centraal stellen van de klant, de passagier, een verandering van attitude nodig is. Bij alle kritiek die ook in deze zaal is geuit, vind ik dat het centraal stellen van de klant het uitgangspunt dient te zijn. Een nieuwe situatie scheppen vraagt natuurlijk verstandig beleid. Maar je kunt niet de producent altijd centraal stellen; het kan schadelijk zijn voor de klant. Dan ben je niet goed bezig. In debatten over openbaar vervoer wordt dat vaak omgedraaid in die zin dat plotsklaps het aanbod centraal staat en niet de vraag wat de passagier eraan heeft. Daar willen wij van af en daarom dient verstandig beleid, ook goed gevolgd, het uitgangspunt te zijn.

De heer Terlouw heeft een heel mooie schets gegeven van studies die hij heeft gemaakt. Daarbij was de vraag aan de orde hoe je ondanks cultuurverschillen tussen landen je kennis toch kunt vermeerderen door de ervaringen uit de andere landen in het beleid te betrekken. In de hele

## Netelenbos

discussie met een deel van de taxibranche worden ook ervaringen in het buitenland gepresenteerd om aan te geven dat het niet goed is gegaan. Die constatering klopt op zichzelf; wij hebben ook heel goed gekeken naar de ervaringen in de verschillende landen. Immers, vrijwel ieder land is bezig met vergelijkbare operaties. Wij hebben geprobeerd om van die ervaringen te leren.

Ik ben het natuurlijk zeer met de heer Terlouw eens, als hij zegt dat de situatie in Nederland toch een eigen ontwikkeling te zien geeft en dat met name de vier grote steden een andere, heel specifieke problematiek kennen dan dorpen en kleinere steden. Ik ben van mening dat wij samen met gemeentebesturen en met de korpsbeheerders, verantwoordelijk voor de openbare orde, van die vier grote steden terzake heel goede afspraken hebben gemaakt. Ik heb er heel veel tijd in gestopt om het probleem eerst goed in het vizier te krijgen en vervolgens om daarvoor een gemeenschappelijk beleid te ontwikkelen. Zoals aangegeven, heeft dat geleid tot steun van de verschillende gemeenteraden. Dat was eerder niet het geval en dat is nu erg belangrijk.

De heer Terlouw heeft een aantal voordelen genoemd: invisible hand, een optimum van aanbod, laagste prijs en vrije toegang. Er zijn echter ook nadelen, zoals de rechten die taxiondernemers dachten te hebben opgebouwd en mogelijke kapitaalvernietiging. Het gaat om de balans waarin je je wilt bewegen. Voor mij is dan ook heel belangrijk om het proces te volgen in goed overleg met de eerstbetrokkenen. Daarom zullen wij ook binnen 18 maanden na 1 januari verslag doen van de bevindingen. Daarbij wordt ook ingegaan op de betekenis voor het verlengen van de overgangstermijnen.

Hoewel niet iedereen het ermee eens was, heb ik gemeend om het eindbeeld in de wet te moeten zetten. Anders was er het risico dat wij gedurende de monitoring te gemakkelijk zouden terugvallen op de oude manier van werken. Wij hebben ook heel goed gekeken naar de mogelijke vraagstukken die tot verlenging zouden moeten leiden. Ik denk aan het maximum tarief en de 24-uursbeschikbaarheid. Dit laatste vraagstuk is door veel woordvoerders aan de orde gesteld. Via lichte regelingen, zoals ministeriële

regelingen, is een verlenging echter ook mogelijk en dus hoeft de wet hiervoor niet ten principale gewijzigd te worden. Ook daarnaar is goed gekeken.

De heer Van den Berg maakte de zeer belangrijke opmerking, dat hij het ten principale eens is met de dereguleringsoperatie. Hij heeft veel vragen gesteld, maar ik hoop dat ik met de beantwoording dat principe kan incasseren. Ik heb dat ook in de Tweede Kamer geprobeerd, maar dat is niet helemaal gelukt, als het gaat om de verdeling tussen oppositie en coalitie. Op dit moment laat het antwoord zich evenwel niet zo gemakkelijk geven op een aantal vraagstukken, omdat wij nog ervaring moeten opdoen. De basisgedachte is wel dat het belangrijk is dat wij een verandering van verhoudingen bereiken. Tegen deze achtergrond vraag ik degenen die nog erg twijfelen over hun steunverlening aan het wetsvoorstel om ook goed te kijken naar de echte bezwaren. Wij moeten er ook voor oppassen om de werkelijkheid om te draaien. Veel opmerkingen die zijn gemaakt, ook door de heer Van der Lans, kunnen ook direct slaan op het huidige systeem. Ik denk aan algemene toegankelijkheid, serviceverlening, kwaliteit en prijs. Laten wij nu dus niet doen alsof dat nu allemaal rozengeur en maneschijn is! Zo zou men voorwaarden willen stellen aan nieuwe technologie, zoals een boordcomputer. Die is er nu nog niet, maar die komt er straks wel. Je mag dus wel vragen dat de meter in de taxi valide is en geijkt is door het IJkwezen, maar je mag het niet omdraaien en zeggen dat het systeem niet kan worden ingevoerd omdat er nog geen boordcomputer is. Het viel mij op dat men op verschillende benen stond, en ik dacht: die benen kun je ook naast het huidige stelsel zetten. Dat dit niet goed bevalt, daar is iedereen het wel over eens.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik heb mijn opmerkingen gemaakt met een uitgangspunt dat u net zelf noemde, namelijk dat het om de klant gaat. Als deze markt géén consumentensovereiniteit genereert, moet je de klant zo sterk mogelijk toerusten. Wij zeggen niet, zoals u net suggereerde, dat wij de huidige situatie goed vinden. Nee, mijn hele betoog was gericht op het standpunt dat het instrument dat u

gebruikt, niet goed is, en dat het, als het toch in stelling wordt gebracht, nog moet worden aangescherpt. Dat was de intentie van onze opmerkingen. U moet nu niet doen alsof ik de werkelijkheid door elkaar haal; dat is niet zo.

Minister **Netelenbos**: De basisfilosofie wordt dus door eenieder zeer gesteund. Nu gaat het om de uitwerking. Ik zal straks in detail op onderdelen proberen duidelijk te maken waarom het hard nodig is om het momentum van nu te gebruiken om met de verandering te beginnen. Er wordt al heel lang gepraat. De branche is echt toe aan duidelijkheid; dit geldt ook voor punten waarmee zij het niet eens is. Men wil weten waar men aan toe is.

Ik ben het eens met de woorden van de heer Van Vugt over "open, transparant en eerlijk". Ik ben van mening dat hiervan sprake is in het onderhavige wetsvoorstel.

De heer Castricum heeft gevraagd of er goed wordt voorgelicht wanneer het wetsvoorstel tot het Staatsblad is verheven. Het antwoord is ja. Wij laten dit professioneel ondersteunen, want het is een lastig traject om hierover goed voor te lichten. Wij zijn al een hele tijd bezig om de taxichauffeurs en -ondernemers voor te lichten over de bedoeling van de wet. Het valt op dat deze heel vaak misverstaan wordt. Het beeld dat een passagier moet onderhandelen voordat hij een taxi binnenstapt, blijft maar opduiken. Dit is eens een ideetje geweest, langzamerhand wel vijf jaar geleden, dat al heel snel uit het wetsvoorstel is verdwenen. Toch blijft men voor de radio maar zeggen dat mensen dit niet willen. Nee, dat stellen wij ook niet voor. Je ziet straks in en op de taxi wat het kilometer tarief is. Daarover bestaat dus geen misverstand en mensen kunnen daarop een taxi selecteren. Verder weten zij straks dat zij met een reguliere taxi van goede kwaliteit te maken hebben door de pas die in de taxi hangt, ook zichtbaar in het raam. Dit zie je in veel andere landen, maar op dit moment is het nog niet zover in Nederland. Dat is dus een hele verbetering. Wij zullen voorlichting geven voor verschillende doelgroepen, ook aan de taxibranche zelf. Hoewel wij die al veel hebben toegestuurd, merken wij dat men niet altijd weet hoe het

## Netelenbos

precies zit. Dit moeten wij goed duidelijk maken.

Er is sprake zowel van een dereguleringsoperatie als van een herreguleringsoperatie. Je zou kunnen zeggen dat het centraliseren van de vergunningverlening een vorm van herregulering is, evenals de uniformering van de kwaliteitseisen voor ondernemers en voertuigen. Verder dereguleren wij in verband met de grootte van de bedrijfsomvang, de beschikbaarheid en de bemoeienis met capaciteit en tarieven en op termijn met vervoersgrenzen. Voorts intensiveren wij de controle en de handhaving. In deze driehoek moet het beleid succesvol kunnen worden.

Het lijkt mij belangrijk dat ik hier naar voren breng dat een van de maatregelen die wij bij ministeriële regeling nemen en die in overleg met de branche is afgesproken, heel veel kou uit de lucht gehaald heeft. Dit betreft de vereisten voor toetreding tot de taximarkt dat er een bedrijfsplan is waaruit blijkt dat de minimumbruto-omzet f 50.000 per auto is en dat de beschikbaarheid minstens dertig uur per week is. Hiermee haal je de "cherry pickers" uit de markt, degenen die zomaar een paar uurtjes per week een taxi rijden, waar de reguliere taxichauffeurs bang voor waren. De drempel die in het systeem is gekomen, voorkomt ook juist het angstbeeld dat hier door sommigen naar voren wordt gebracht, namelijk dat het echt de jungle zou kunnen worden. Dat is belangrijk om hier te stellen, omdat we daar weer wat verder mee zijn dan toen we de wet in de Tweede Kamer behandelden. Het staat nog niet uitdrukkelijk in de memorie van antwoord die naar uw Kamer is gestuurd, maar het is in goed overleg met de taxibranche ontwikkeld.

Ik kom bij de opmerkingen ten aanzien van de internationale ervaring, zoals naar voren gebracht van de kant van de SGP-fractie en ook door GroenLinks. Zijn er nu wel positieve ervaringen opgedaan, zo werd gevraagd. Er zijn een aantal positieve voorbeelden – dat kunt u ook in de stukken lezen – zoals Nieuw-Zeeland, waar de tarieven licht zijn gedaald en er een fors aanbod is van extra taxi's. Dat is belangrijk. Immers, het beeld dat je vaak op films ziet, dat je een taxi kunt staande houden en daar dan in kunt stappen, is iets wat in Neder-

land niet gebeurt. De mogelijkheid daartoe zal een geweldig voordeel zijn, als je ergens loopt en denkt: ik wil nu een taxi. Welnu, dat willen wij ook en dat heeft te maken met het aanbod en met minder regulering ten aanzien van de afspraken.

Er zijn ook minder goede ervaringen opgedaan zoals in Zweden, waar men te snel alle remmen van het systeem heeft afgehaald. Daar hebben wij weer van geleerd en vandaar ook dat we stap voor stap, met behoud van een goede monitor en met betrokkenheid van alle belangrijke partijen daarbij, zullen volgen hoe zich dat hier gaat ontwikkelen.

De heer Van den Berg heeft aandacht gevraagd voor de overgangsmaatregelen; ook anderen hebben dit gevraagd. Daarbij gaat het om het flankerend beleid, de belastingfaciliteit en de vrijstelling of eigenlijk de teruggaaf ineens van de betaalde BPM. Gevraagd werd hoe het daar nu allemaal precies mee zit.

Daar waar het gaat om het pakket fiscale maatregelen, zou je kunnen zeggen dat dit bestaat uit vier onderdelen. In de eerste plaats betreft dit het versneld afschrijven van de kosten die men heeft gemaakt voor vergunningen die men heeft gekocht. Ik moet er wel bij zeggen – dat is belangrijk – dat het eigenlijk nooit de bedoeling is geweest dat men zich zo duur inkocht om een vergunning te krijgen. Eigenlijk was de afspraak dat je voor kostendekkend tarief een vergunning kon krijgen, wanneer er behoefte was aan meer aanbod. Maar als gevolg van overheidsbeleid is er schaarste ontstaan, met name in de grote steden. Er is een levendige markt ontstaan over reeksen van jaren, waarbij men vergunningen heeft gekocht voor soms wel drie ton per vergunning. Met name Amsterdam spande daarbij de kroon. Dat is op zichzelf een heel nare situatie. Het gaat eigenlijk alleen om de vier grote steden, in afnemende volgorde: Amsterdam en Rotterdam, en dan de andere twee steden, Den Haag en Utrecht. Het was een praktijk die zich heeft ontwikkeld, een praktijk die nooit legaal kon worden genoemd, maar die wel is getolereerd. Dat moeten we daar wel bij vermelden.

Wat we hebben gedaan, is het volgende; die regeling is vorig jaar al ingegaan. Men kan nu de kosten die men heeft gemaakt om zich in te

kopen, fiscaal versneld afschrijven. Dat geeft dus fiscale voordelen. Daarnaast is er het voorbeeld van Rotterdam. Wat ik te dien aanzien heb gedaan, beschouw ik niet als iets wat onoorbaar is, zo zeg ik tegen de heer Van der Lans. Wel vind ik het een zaak waar men lering uit kan trekken. In Rotterdam heeft men een soort onderlinge regeling getroffen om te zorgen dat men elkaars problemen helpt oplossen. Nu, dat is een suggestie die je kunt doen, maar ik voel mij niet verantwoordelijk om dat zelf te gaan invoeren. Tenslotte moeten de ondernemers zelf ook verantwoordelijk zijn voor de problemen die men voor een deel toch ook zichzelf heeft aangedaan. Dan kan men nu wel zeggen: door het beleid van de minister zullen nieuwe vervoerders zich niet verantwoordelijk weten voor zo'n onderlinge regeling. Maar er zijn natuurlijk al heel veel bestaande vervoerders en daarnaast is het zo dat in de grote steden heel veel mensen in centrales werken en dat men dan die afspraken ook kan maken. Maar je moet als overheid niet alle problemen naar je toe halen, daar waar die overheid in eerste aanleg niet de probleemeigenaar is.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Even over Rotterdam. U heeft zich lovend over dit systeem uitgelaten. Het is een goede oplossing, zo zegt u. U zegt ook: de overheid heeft de schaarste van de vergunningen aangewakkerd en is daar dus voor een gedeelte voor verantwoordelijk, zij het misschien niet voor de prijsopjaging. Echter, het feit dat er schaarste gecreëerd wordt, maakt de overheid ook verantwoordelijk. U juicht het systeem Rotterdam toe, maar op het moment dat blijkt dat de wet die u invoert dat systeem doorkruist, zegt u: wij zijn nu niet thuis. Dat moet toch in Rotterdam in ieder geval raar overkomen?

### Voorzitter: Boorsma

Minister **Netelenbos**: Ik zeg niet: wij zijn niet thuis. Er is een fiscale maatregel waarmee je deze afschrijving versneld kunt realiseren. Dat is voor de onderneming een aantrekkelijke mogelijkheid. De mate waarin dat meer of minder aantrekkelijk is, hangt echter af van de grootte van de belastingverplichting. Ik wijs er evenwel op, dat hiermee 300 mln. is gemoeid en dat is toch

## Netelenbos

een slok aan geld. Ik ben dan ook van mening, dat van onze kant de goede wil is getoond. Anderen zouden hier bovenop nog een aantal maatregelen kunnen treffen. Het is aan de ondernemer zelf daar al dan niet voor te kiezen. Men moet evenwel geweldig oppassen en niet ieder probleem naar zich toe halen. Het probleem is als het ware gegroeid in een grijze omgeving van realiteiten.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! De minister heeft zich lovend uitgelaten over het Rotterdamse initiatief. Zijn daarmee bij Rotterdam geen verwachtingen gewekt? Moet de overheid die daarom niet op de een of andere manier honoreren?

Minister **Netelenbos**: Nee, men weet heel goed dat ik geen verwachtingen heb gewekt. Zowel in de Tweede Kamer als in het overleg met de brancheorganisaties heb ik gezegd, dat men zelf een aantal oplossingen zou kunnen ontwikkelen. Verantwoordelijke ondernemers die in centrales samenwerken zouden dat uiteraard kunnen doen. Ik heb mijn uitlatingen ook meer bedoeld als voorlichting, zodat anderen op een goed idee werden gebracht. Naast de fiscale afschrijving van de kosten voor vergunningen is ook versneld afschrijven van het rijdend materieel mogelijk. Verder zal straks sprake zijn van fiscale stimulering van het aanbrengen van boordcomputers en van teruggaaf BPM.

Over die teruggaaf BPM zijn ook vragen gesteld. Die teruggaaf is gekoppeld aan het nieuwe taxikenteken. Het taxikenteken is een belangrijk fenomeen. Vanuit de branche is er een duidelijk verzoek geweest om met de invoering ervan te beginnen. Dat doen wij ook zo snel mogelijk. Naar verwacht, kan dat in de loop van het volgend jaar. Vervolgens kan men de teruggaaf BPM, die gekoppeld is aan het taxikenteken, krijgen. Deze koppeling is nodig om fraude tegen te gaan.

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! De minister heeft met zoveel woorden gezegd dat de fiscale faciliteiten rondom deze deregulering zijn gecreëerd om ervoor te zorgen dat de bedrijven kunnen blijven functioneren. Daarmee is 300 mln. gemoeid. Heb ik dat goed begrepen?

Minister **Netelenbos**: Ja, dat heeft u

goed begrepen. Dat is een heleboel geld.

Voorzitter! De heer Baarda heeft gerefereerd aan de brief van KNV Taxi. Veel onderwerpen die daarin zijn genoemd, zijn hier aan de orde gesteld. Na ontvangst van de brief heb ik een goed gesprek met KNV Taxi gehad. De meeste bezwaren die in de brief stonden heb ik kunnen weerleggen. Dat betekent dat er nu opnieuw heel goed wordt samengewerkt.

Een van de probleempunten in de brief betrof het feit, dat men niet wilde dat al per 1 oktober met de chauffeurspas zou worden gewerkt. Dat had te maken met allerlei onduidelijkheden ten aanzien van het vervolgtraject. We hebben die onduidelijkheden uit de wereld kunnen helpen en onlangs heb ik de eerste chauffeurspas uitgereikt aan een taxichauffeur uit Amsterdam. Hij was er heel blij mee. Hij had als eerste de aanvraag ingediend. Men had dus onmiddellijk de aanvraag kunnen versturen en daarmee ervoor kunnen zorgen dat men vóór 1 januari een chauffeurspas in het bezit zal hebben. Heeft men dan die chauffeurspas nog niet, dan krijgt men een bewijs waarmee kan worden aangetoond dat sprake is van een valide en kwalitatieve taxichauffeur. Er zijn dus geen problemen met overschakeling van het oude naar het nieuwe systeem. Daarvoor hebben wij dus een oplossing bedacht.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil even terugkomen op de invoering van het taxikentekenbewijs. Volgens de minister kan dat kenteken er in de loop van het jaar komen. Kan de minister hierover wat nauwkeuriger zijn? Waarom moet het zo lang duren?

Dan heb ik nog een vraag over de chauffeurspas. Voorzover ik weet, kan nu iedereen een chauffeurspas aanvragen. Zij wordt in deze branche pas nuttig als zij gekoppeld kan worden aan andere zaken. Kan de minister zeggen hoe lang het hele proces nog zal duren?

Minister **Netelenbos**: De chauffeurspas heeft onmiddellijk zijn juiste werking, omdat een reiziger kan zien dat hij te maken heeft met een valide taxichauffeur, en bijvoorbeeld niet met een snorder. Hij kan zien dat hij met iemand te maken heeft die

kwalitatief aan de juiste eisen voldoet.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Niet als ik over een rijbewijs beschik, gezond ben, een bewijs van goed gedrag bij mijn burgemeester kan lospeuteren en een verzoek indien voor een chauffeurspas.

Minister **Netelenbos**: U krijgt dan een chauffeurspas, mits u aan de juiste eisen voldoet.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Maar dat is toch een waardeloos papiertje? Dat kan een snorder toch ook aanvragen?

Minister **Netelenbos**: Maar u moet ook aan een aantal andere eisen voldoen. U moet aangeven hoe het zit met uw bedrijfsplan...

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Nee, dat lijkt mij nodig voor een vergunning. Dat zijn toch twee verschillende dingen?

Minister **Netelenbos**: De chauffeurspas is toch gekoppeld aan de vergunning?

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Maar zo kan een snorder toch in het bezit komen van een chauffeurspas?

Minister **Netelenbos**: Nee, zo kan de snorder niet in het bezit komen van de chauffeurspas. Hij voldoet namelijk niet aan de juiste vereisten.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Hij kan die pas toch aanvragen, en krijgt hem dan toch?

Minister **Netelenbos**: Nee, hij krijgt die pas niet zomaar.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Als hij aan die drie voorwaarden voldoet, krijgt hij die pas toch?

Minister **Netelenbos**: Als hij aan alle voorwaarden die in het wetsvoorstel staan voldoet, krijgt hij de pas, maar in die volgorde. Bovendien hebben wij voorlopig nog te maken met een capaciteitsbeleid. Wij gaan dus heel voorzichtig beginnen met verandering van beleid. Maar iemand die voldoet aan de voorwaarden van het wetsvoorstel is geen snorder, maar een valide taxichauffeur. Iemand die daar niet aan voldoet, is een snorder. U draait het steeds om.

## Netelenbos

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Maar een snorder kan gewoon een pasje aanvragen. Dát is mijn punt.

Minister **Netelenbos**: Mits hij aan alle eisen voldoet.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik probeer het nog één keer. Als ik aan de voorwaarden voldoe – ik ben gezond, ik heb mij niet zo slecht gedragen dat ik geen bewijs van goed gedrag krijg en ik kan een rijbewijs overhandigen – en een aanvraag indien, krijg ik een pasje. Ik heb geen taxibedrijf.

Minister **Netelenbos**: U krijgt niet zomaar een pasje. Als u ondernemer wordt, moet u ook nog aan een aantal ondernemersvereisten voldoen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Dat is voor de vergunning. Zijn die twee dingen aan elkaar gekoppeld?

Minister **Netelenbos**: Als u geen ondernemer wordt, maar u werkt bij een ondernemer, staat de ondernemer in relatie tot de chauffeurspas, waarmee u voldoet aan de vereisten van de taxichauffeur, zodat u de chauffeurspas krijgt.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik kan dus geen chauffeurspas aanvragen.

Minister **Netelenbos**: Ik vrees van niet.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik vrees van wel. Dat moet u nog eens uitzoeken.

Minister **Netelenbos**: Probeert u het eens! Het is de bedoeling van de chauffeurspas dat die straks wordt gebruikt bij de boordcomputer, dat er allerlei informatie op komt te staan en dat het sofí-nummer daarin wordt opgenomen. Dat kan op dit moment nog niet, omdat de wetgeving op dat punt nog niet rond is. Dat neemt niet weg dat de waarde van zo'n chauffeurspas op zijn minst de start is van kwaliteitskenmerken, die belangrijk zijn en die wij nu ontberen. Er werd gesproken over een informatieachterstand, maar die is er nu nog heel sterk. Straks wordt dat een ietsje minder. Naarmate het systeem vordert, wordt dat steeds beter.

Voorzitter! Mevrouw Bierman heeft gevraagd, wat het effect van de deregulering is op het aandeel van de taxi in de vervoersketen. Zij vroeg of er geen kwantitatieve normen zijn te stellen in het systeem. Wij hebben dat niet willen doen. Ik vind het sowieso altijd heel lastig om kwantitatieve normen te stellen bij mobiliteitsbeleid. Je kunt wel een percentage noemen, maar uiteindelijk hangt het ervan af, hoe een en ander zich ontwikkelt. Wat dat betreft, zullen wij straks in het Nationaal verkeers- en vervoersplan veel meer werken met beleidsdoelen, zonder altijd te kwantificeren. Dat is een verandering: vroeger werkten wij meer met percentages. Uit markt- en klantonderzoek blijkt dat de groeiverwachtingen reëel lijken. Veel mensen zeggen eigenlijk graag gebruik te willen maken van een taxi. De helft van de Nederlanders heeft in zijn hele leven nog nooit een taxi van binnen gezien. Die mensen zou je moeten uitnodigen om vaker gebruik te maken van de taxi. Zij vinden het te duur en voelen zich daarin onzeker. Omdat de taxi in een ander dynamisch proces wordt geplaatst, is het ook mogelijk om in relatie tot het overige openbaarvervoersbeleid met taxiondernemers afspraken te maken. In die zin wordt de taxi-brancher veel meer een onderdeel van de hele openbaarvervoersketen. Op zichzelf zie je die ontwikkeling zich al een beetje voltrekken, maar die ontwikkeling kan worden versterkt bij een groter aanbod. Dit is vooral voor het platteland interessant, want daar speelt de problematiek van het aanbod van het openbaar vervoer in sterke mate. In het kader van de Wet personenvervoer 2000 zal een en ander verder worden uitgewerkt. De onderhavige wet zal straks bij nota van wijziging worden ondergebracht in de WP 2000.

De heer **Van Vugt** (SP): Voorzitter! De minister zegt dat het niet nodig is, kwantitatieve normen te stellen inzake het aandeel van de taxi in het totale vervoer. De hoofddoelstelling van het wetsvoorstel is het bevorderen van het taxivervoer. Hoe kan er na 18 maanden zinvol geëvalueerd worden als er geen kwantitatieve normen gesteld worden?

Minister **Netelenbos**: Ik zal de monitor ook naar deze Kamer sturen. Daarin wordt aangegeven op basis

van welke parameters de trend in het taxivervoer wordt bepaald. Bij andere vormen van vervoer wordt ook niet gewerkt met gekwantificeerde doelstellingen. Het is trouwens maar goed ook dat wij dit bij het railvervoer niet doen, want slechts 4% van de reizigerskilometers wordt per spoor afgelegd. Dit is weinig gelet op de enorme investeringen terzake. Toch worden die investeringen gedaan omdat wij het openbaar vervoer, waaronder railvervoer, belangrijk vinden. Belangrijkste doelstelling van het beleid is het bevorderen van de modal split, dus mensen uit de privé-auto te halen. De heer Castricum heeft beeldend de groei van de personenmobiliteit geschetst. Dit jaar is een recordaantal nieuwe personenauto's verkocht. Wij proberen, andere vormen van mobiliteit te bevorderen door het aanbod te verbreden. Daaronder valt ook de taxi.

De heer **Van Vugt** (SP): Voorzitter! De minister ontwijkt mijn vraag. Hoe kan een monitoring zinvol zijn als niet vastgesteld kan worden of er aan kwantitatieve normen in relatie tot de hoofddoelstelling is voldaan? Als de vergroting van het aandeel van de taxi in het openbaar vervoer niet in getallen uitgedrukt wordt, kan ook niet bepaald worden of de doelstelling gehaald is.

Minister **Netelenbos**: Dat ben ik helaas niet met u eens. Het is heel goed mogelijk om te bepalen of de trend in de taximarkt de goede of de verkeerde kant opgaat. Het werken met gekwantificeerde doelstellingen is vaak niet zo'n goede aanpak bij het mobiliteitsbeleid.

Voorzitter! De NMA speelt op dit terrein een belangrijke rol. Zij ziet erop toe dat gesubsidieerde sectoren de niet-gesubsidieerde sectoren niet uit de markt drukken. In het kader van de WP 2000 krijgt deze toezichthoudende taak nog meer inhoud. Bij verstoorde marktverhoudingen zal er worden ingegrepen.

Schiphol betreft privé-terrein, dus ik mag er helaas niet van uitgaan dat men de reikwijdte van deze wet als vertrekpunt neemt voor het eigen beleid. Ik ben hierover in gesprek met Schiphol, want ik ben van mening dat dit wel moet gebeuren. Ik vind het niet juist dat de belangrijke taximarkt op Schiphol wel gebruik kan maken van faciliteiten

## Netelenbos

elders, maar dat dit omgekeerd niet kan. Er dienen dan ook met de luchthaven afspraken te worden gemaakt. Schiphol heeft advies gevraagd bij NMA. Ik wacht de uitkomst van de procedure af. Ik ben het eens met vrijwel alle woordvoerders, dat een zo belangrijk deel van de markt uitgezonderd wordt van dit wetsvoorstel. Wij vervolgen het traject op dit punt en wij zullen, als dit noodzakelijk is, nagaan wat dit voor de wetgeving betekent. Wij kunnen in het kader van de WP 2000 altijd nog bezien wat ons te doen staat.

De GroenLinks-fractie heeft het beeld geschetst van een enorme kennisachterstand bij de cliënt, die alleen maar wordt versterkt door de invoering van marktwerking in de taxiwereld. Het is heel gemakkelijk om dezelfde redenering op te bouwen voor de huidige situatie. Ook nu is de kennis van de straten bij de gemiddelde cliënt minder dan van de taxichauffeur. Ook op het punt van controle op en handhaving van de tarieven zijn er nu ook hier en daar problemen. Ik ben niet van mening dat de voorstellen extra aanleiding geven tot zorg. Het zijn wel zorgpunten; optimalisering van de handhaving, gesloten systemen van tarifiëring, afspraken en controle zijn van belang. Met een boordcomputer is het systeem meer sluitend dan nu en het huidige systeem is minder sluitend dan het in het wetsvoorstel voorgestelde systeem.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Het klopt dat de kennisasymmetrie nu en ook in de nieuwe situatie bestaat, als kenmerk van de atypische markt. Ik heb daarbij opgemerkt dat de asymmetrie leidt tot – dat valt ook op te maken uit internationale projecten – een prijsopdrijving. Door geen vaste tarieven meer te hanteren, wordt de kwetsbaarheid vergroot en dus ook de kans dat de prijs omhoog gaat. Dat is namelijk een typisch kenmerk van deze markt. Waarom zou dat principe, dat vrijwel overal optreedt, niet in Nederland aan de orde zijn?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wij beginnen al met een hoog maximumtarief vanwege de huidige stand van zaken. In Drenthe kent men vanwege schaarste hogere tarieven dan bijvoorbeeld in de Randstad. De tariefsontwikkeling zal

gemonitord worden. De heer Castricum heeft verwezen naar berichten uit Amsterdam, dat men de prijzen 10 tot 20% wil verhogen. Gezien het moment, denk ik dat dit gebeurt in verband met deze wetsbehandeling. Taxi Direct, een van de andere vervoerders in Amsterdam, heeft juist aangekondigd, de prijzen te zullen verlagen. Bij vraag en aanbod is er altijd sprake van een zekere natuurlijke spanning – ik verwijs ook naar de bijdrage van de heer Terlouw – tussen klandizie en prijs. Wij kunnen in de loop van de komende 18 maanden goed beoordelen op welke wijze men gebruikmaakt van de ruimte om prijzen te verhogen. Als men daarvan maximaal gebruikmaakt, is er altijd nog een moment waarop besloten kan worden, een maximumprijs in te stellen. Dat werkt zo in de gehele marktsector. Als de heer Van der Lans naar de supermarkt gaat, let hij ook op de prijzen en als iets te duur is, koopt hij het niet. Dit zal altijd iets betekenen voor het aanbod. Wij kunnen nu wel uitvoerig allerlei doemscenario's schetsen, maar dat past niet bij de huidige situatie. Als er sprake zou zijn van een heel goede situatie, zou ik de heer Van der Lans nog gelijk kunnen geven en me kunnen afvragen wat wij over onszelf afroepen met de voorgestelde wijzigingen. De situatie is echter niet optimaal en daarom gaan wij op pad om een vinger aan de pols te houden, te zorgen voor verantwoordelijke condities en te doen wat wij moeten doen bij bevindingen gedurende de rit.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Het klopt dat de situatie niet optimaal is. Het is echter de vraag of het instrument dat de minister gebruikt, adequaat is om te bereiken wat zij wil bereiken. Zij wil namelijk dat de prijs zakt. De markt heeft echter een aantal kenmerken waardoor automatisch een opwaartse druk ontstaat als de prijs niet wordt vastgesteld. De minister draait hier steeds omheen. Zij zegt dat wij het maar moeten zien en dat zij eerst zal monitoren. Maar dan is het misschien wel te laat.

Minister **Netelenbos**: Ik ben niet de mening toegedaan dat er automatisch alleen maar heel hoge prijzen zullen ontstaan. De ondernemer maakt natuurlijk ook een afweging

tussen het hebben van passagiers en het voeren van een prijs. En wanneer die te hoog wordt, ontstaat vraaguitval. Zo werkt de markt nu eenmaal.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Maar de minister is wel zo naïef dat zij een taxiklant vergelijkt met iemand die bij de supermarkt rustig een heel schap kan bekijken en de prijzen van de melk kan bestuderen. Dat doe je niet als taxiklant. Dat is toch onzin?

Minister **Netelenbos**: Het is geen onzin. Een van de onderdelen van dit voorstel is immers dat klanten dat wel gaan doen en dat er verschillende prijzen zullen worden gevoerd. Er is een beperkte proef gehouden in Leiden waarbij verschillende prijzen werden gevoerd. Als klanten niet kijken naar de prijs, dan betalen zij soms te veel, maar dat leren zij wel af wanneer hun portemonnee laat merken dat het niet zo verstandig is.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): De minister meent dus echt dat er in Nederland een situatie zal ontstaan waarin mensen bij het station uitgebreid op de ruiten van taxi's gaan kijken om prijzen te vergelijken. Na een halfuur beslist iemand om nummer drie in de rij te nemen, die er helaas niet uit kan omdat de first-in-first-out-regeling nog steeds van kracht is. De minister heeft een heel naïeve voorstelling van de realiteit.

Minister **Netelenbos**: Ik dacht niet dat ik naïef was. Wat er gebeurt, hangt af van de passagier. Neem nu de jeugd. Die gaat vaak, om tal van redenen, in het weekend met de taxi naar huis. Ik praat vaak met jeugdigen en zij weten drommels goed bij wie zij moeten zijn, wil de ritprijs passen bij het budgetje dat zij hebben meegekregen om van de disco met de taxi naar huis te gaan. Zij weten dat drommels goed en zij zullen dit helpen sturen. Hetzelfde geldt voor mensen die tijd hebben om de prijzen te vergelijken, maar bijvoorbeeld niet voor zakenlieden die reiskosten bij hun baas kunnen declareren. Bovendien is de gedachte niet aan de orde dat Amsterdam model staat voor de rest van de wereld. Op het platteland weet men nu al wie duur of minder duur is en wie aardig is of niet. Ik woon op het "semi-platteland" en ik bel altijd

## Netelenbos

dezelfde taxi omdat ik de mensen ken.

De heer **Van Vugt** (SP): De minister haalt Leiden en de jeugd aan.

Minister **Netelenbos**: En de heer Van Vugt voelt zich aangesproken.

De heer **Van Vugt** (SP): Juist. De minister zegt dat bij tarieven-differentiatie de jeugd, prijsbewust als die is, automatisch zal kiezen voor de taxi met het laagste tarief. Daar ben ik het mee eens. Maar de minister gaat er daarbij al van uit dat er sprake zal zijn van een differentiatie. Uit een gesprek met een taxichauffeur uit Leiden is mij echter duidelijk geworden dat er geen of bijna geen sprake was van concurrentie, omdat het first-in-first-out-systeem niet werd losgelaten.

Minister **Netelenbos**: Maar dat gaan wij nu wel doen.

De heer **Van Vugt** (SP): Bij het experiment in Leiden was dat ook de bedoeling, maar de chauffeurs gaven aan dat het bij hun cultuur past om het first-in-first-out-systeem te hanteren. Dat is een gewoonte en die gewoonte laten de taxichauffeurs niet los omdat er een overheid is die een wettelijke maatregel doorvoert.

Zolang wij die cultuur en het first-in-first-out-systeem niet weten te doorbreken, is er geen concurrentie en werkt het systeem niet.

Minister **Netelenbos**: Een onderdeel van dit wetsvoorstel is dat je kunt kiezen. Wanneer blijkt dat dit wordt tegengewerkt, geef ik de heer Castricum gelijk: indien men willens en wetens de bedoeling van dit wetsvoorstel frustreert, zijn er sancties. Men zal dus moeten weten dat het serieus is. Een cultuur veranderen kost tijd. Dat doe je niet van de ene op de andere dag. Het gaat hier echter om het primaat van de reiziger. De reiziger bepaalt met wie hij wil rijden. Als de reiziger niet in een taxi wil zitten waar het blauw ziet van de rook, kan hij er een uitzoeken waarbij dat niet het geval is. Dat kan nu niet. Dan moet de reiziger wachten en dan duurt het allemaal heel lang. Ik meen dat wij vertrouwen moeten hebben in assertieve reizigers. Die zijn er zat in Nederland, want als er op een ding wordt gelet in Nederland, dan is het wel op de eigen portemonnee. Dat

zal volgens mij echt goed werken, maar daar moeten wij eerst eens mee beginnen.

De heer Castricum vroeg of er een acceptatieplicht is. Dat is niet veranderd. Er zit nu geen acceptatieplicht in het systeem en die zit er straks ook niet in. Over deze hele cluster willen wij in het kader van WP 2000 wel meer afspreken. Daarbij gaat het ook om het versterken van de positie van de reiziger, een klachtenregeling en officiële invloed via inspraakprocedures van de reiziger. In dat wetsvoorstel is hierover een hoofdstuk opgenomen. Omdat de taxiregulering straks wordt verwerkt in de WP 2000 komt de discussie daarover terug, maar in dit wetsvoorstel is op zichzelf niets veranderd.

Er zijn opmerkingen gemaakt over de taxistandplaats. Wij spraken er al even over bij interruptie. Mevrouw Bierman en anderen hebben daar ook opmerkingen over gemaakt. Hoe zit het nu met de inventarisatie? Wij hebben in heel Nederland geïnventariseerd: 78 taxistandplaatsen behoeven aanpassing. Dat is op het totaal een overzienbaar aantal. Het beeld dat het overal niet in orde is, is dus niet juist. Bij het introduceren van maatregelen waardoor het first-in-first-out-principe kan worden verlaten, kan men aanspraak maken op de De Boer-regeling. Dat is de investeringsregeling voor het openbaar vervoer. Op dit moment wordt samen met de HID's van Rijkswaterstaat heel stringent bekeken hoe wij dat gaan doen. Op korte termijn kunnen op heel veel plekken oplossingen worden gevonden die vaak nog niet eens zo ingrijpend zijn. Een aantal ingrijpende maatregelen is wel nodig, zoals bij het centraal station Amsterdam en bij het centraal station Utrecht. Die kunnen pas worden gerealiseerd na ommekomst van de grootscheepse renovaties op deze twee centraal stations. Daarvoor moeten dus tijdelijke oplossingen gevonden worden. Natuurlijk vraagt men zich af hoe dat gaat, maar er wordt voortvarend aan gewerkt. Ik heb ook KNV Taxi uitgenodigd om vertegenwoordigers te sturen naar het overleg met Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten, opdat men zelf kan kijken hoe het wordt aangepakt en er vertrouwen in krijgt. Dat heeft men geaccepteerd. Dat overleg wordt op dit moment gehouden en ik heb geen reden om

te denken dat dit niet goed gaat. Ik betrek steeds de branche erbij. Dat is de beste manier om ervoor te zorgen dat men ziet dat het allemaal goed wordt aangepakt.

De heer **Baarda** (CDA): Het is heel verstandig om de branche erbij te betrekken. Bij het herinrichten van taxistandplaatsen zijn er echter meer spelers in het veld dan de commissie-De Boer en Rijkswaterstaat. Dat zijn met name de gemeentebesturen en NS Vastgoed. Die zullen hun medewerking moeten verlenen en die zullen waarschijnlijk ook een deel van de kosten moeten dragen. Hoe staat het daarmee?

Minister **Netelenbos**: De De Boer-regeling is een investeringsregeling voor het openbaar vervoer. Ik heb daarbij voortdurend te maken met onderuitputting. Dat staat mij helemaal niet aan, want dat geld is beschikbaar voor kwalitatieve investeringen in het openbaar vervoer. Men moet natuurlijk wel eerst een plan hebben, want dan weet je wat het gaat kosten. Die plannen worden samen met Rijkswaterstaat voortvarend ter hand genomen. Dat loopt allemaal heel goed. Daardoor kunnen er niet ineens als gevolg van werkzaamheden bij NS blokkades optreden, behalve soms bij de grote stations, maar dat heeft te maken met de renovaties. Utrecht wordt via het UCP helemaal veranderd, maar de situatie daar is juist weer veel makkelijker dan bijvoorbeeld in Amsterdam. Den Haag wordt ook aangepast. Het is een vraagstuk waaraan wordt gewerkt. Het kan ook niet een reden zijn om er niet aan te beginnen. In veel gemeenten bestaat er overigens geen enkel probleem. Dat is belangrijk om te weten.

Er zijn enige opmerkingen gemaakt over de boordcomputer. Die boordcomputer wordt nog ontwikkeld en is op dit moment dus niet beschikbaar. Dat betekent echter niet dat niet met de invoering begonnen kan worden, nu er sprake is van meters die via de IJkwet zijn gevalideerd. De gegevens moeten twee jaar worden bewaard. Op dit moment wordt de boordcomputer ontwikkeld. Omdat de taxibedrijven aparte wensen hebben met betrekking tot het gebruik van de chauffeurspas en de boordcomputer, zijn zij na ommekomst van een klacht hierover alsnog bij het overleg met

## Netelenbos

de fabrikant betrokken. Het klopt dat vervolgens Brussel goedkeuring moet verlenen. Vooralsnog werken wij met de huidige Taxameter. Dat hoeft op zichzelf geen bezwaar te zijn. Het klopt dus niet als hierover een beeld wordt neergezet dat het niet ingevoerd kan worden.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Kan de minister duidelijker zijn over de termijn waarop wij de boordcomputer kunnen verwachten?

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat de boordcomputer over twee jaar wordt ingevoerd.

Door de CDA-fractie zijn er vragen gesteld over de afgifte van vergunningsbewijzen en het voeren van capaciteitsbeleid als gevolg van de opmerking dat artikel 18.4 van het Besluit personenvervoer in het wetsvoorstel aan de orde is. Ik denk dat hier sprake is van een misverstand. Het gaat erom illegale handel in vergunningsbewijzen tegen te gaan door middel van dit artikel. Uitbreiding van de vergunningen is mogelijk via de normale procedure. Men moet dan de duurzame beschikking van het voertuig aantonen.

De heer **Baarda** (CDA): In het door de minister genoemde ontwerpbesluit wordt melding gemaakt van koppeling van vergunningsbewijzen aan het aantal auto's per onderneming. Is dat geen capaciteitsbeperking?

Minister **Netelenbos**: Dit gebeurt om de illegaliteit tegen te gaan. Men hoeft immers niet meer vergunningsbewijzen uit te geven dan er auto's zijn. Dat is ook logisch.

De heer **Baarda** (CDA): In de toelichting op het wetsvoorstel staat dat er geen beperking meer wordt gesteld aan het aantal auto's per onderneming. De ondernemer kan dus het autopark uitbreiden zonder een aparte vergunning daarvoor aan te vragen. In het besluit is echter te lezen dat er toch een koppeling zal plaatsvinden met het aantal auto's.

Minister **Netelenbos**: Dat heeft te maken met de afgifte van het vergunningsbewijs in het kader van het tegengaan van illegale handel in vergunningen. Daarom kan het vergunningsbewijs gekoppeld worden aan het aantal auto's. Dat is

een logische stap om het ontstaan te voorkomen van een circuit dat zich kan manifesteren bij niet-legale taxivervoerders. Wie heeft er immers een vergunningsbewijs nodig voor een auto die niet bestaat?

De heer **Baarda** (CDA): Dat begrijp ik. Ik zie echter een tegenstelling tussen wat in het wetsvoorstel wordt voorgesteld en wat wordt gezegd in het besluit over de vergunningen.

Minister **Netelenbos**: Nee. De vergunning wordt via de legale procedure aangevraagd, waarin de ondernemer zich meldt met een bedrijfsplan en zijn minimale omzet. Die procedure wordt niet uitgesloten als gevolg van toepassing van het bedoelde artikel 18.4. Het gaat hier om twee verschillende trajecten. Een ondernemer moet echter altijd aan kunnen tonen hoeveel taxi's hij laat rijden.

Voorzitter! De heer Van den Berg heeft gevraagd of de verklaring van goed gedrag al centraal geregeld kan worden. Dat kan nog niet, wat te maken heeft met het in procedure verkerende wetsvoorstel van Justitie. Dat is nog niet tot wet verheven of in de Tweede Kamer besproken. Er is een groot verschil in benadering tussen de verschillende gemeenten, wat maakt dat men soms erg lang moet wachten op het bewijs van goed gedrag. Dat is lastig in een sector waarin zoveel mutaties plaatsvinden. Ik heb daarom met KNV Taxi afgesproken dat ik met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten een modelverordening zal proberen op te stellen. Zo kan zo snel mogelijk gekomen worden tot het uitgeven van een bewijs van goed gedrag. Dat hoeft immers niet langer te duren dan noodzakelijk is. Wat noodzakelijk is, moeten wij in goed overleg met de VNG afspreken. Wanneer het te lang duurt – en dat is in sommige gemeenten echt aan de orde – geeft dat een probleem. Ik ben van mening dat vervolgens de hele discussie over centralisatie met de minister van Justitie dient te worden gevoerd.

Voorzitter! Van de kant van GroenLinks is een opmerking gemaakt over de Rijksverkeersinspectie. Deze inspectie is zeer actief bezig met handhaving en toezicht. Zij concentreert zich op dit moment op de grote steden. Daar is ook aanleiding voor. Er is sprake van een uitbreiding van het aantal inspec-

teurs tot vijftig. Wij denken dat die uitbreiding genoeg is, omdat de te onderscheiden maatregelen het gemakkelijker maken, handhaving en controle te realiseren. Wanneer er straks sprake is van een taxikenteken is met name de controle op straat gemakkelijker, omdat de taxi's opvallen vanwege het gevoerde kenteken. Wellicht is het ook mogelijk, daardoor snorders van de weg te halen. Dat blijft overigens een ingewikkelde zaak, omdat afspraken met snorders vaak niet in de openbaarheid worden gemaakt, maar ondershands. Het vraagstuk van snorders moet per (deel)gemeente goed worden aangepakt. Het gaat om een illegaal circuit dat bestreden dient te worden maar erg complex is. Er zijn afspraken terzake gemaakt met de korpsen. Zij kunnen daarop beleid maken en voeren.

Voorzitter! Ik meen hiermee alle vragen te hebben beantwoord. Ik hoop dat ik wat zorgen heb weggenomen.

De heer **Baarda** (CDA): Ik geloof niet dat alle vragen zijn beantwoord. Ik kom op de meeste wel in tweede termijn terug, maar ik heb het onder andere gehad over de 24-uursverplichting die wordt afgeschaft. Wij hebben daar problemen mee. Kunt u daarop nader ingaan?

Minister **Netelenbos**: Wij hebben de afspraak gemaakt dat die 24-uursverplichting niet aan de orde is. Wij gaan heel goed monitoren hoe een en ander zich ontwikkelt. Ik vind dat het beeld dat straks op het platteland geen taxi te krijgen is niet de werkelijkheid behoeft te dekken, gezien het feit dat op het platteland afspraken worden gemaakt tussen de verschillende taxibedrijven en tussen gemeenten en taxibedrijven, waardoor altijd taxi's voorhanden kunnen zijn. Het betreft een onderdeel van het wetsvoorstel waar wij heel goed op zullen letten. Indien blijkt dat het niet goed uitpakt, kunnen wij via ministeriële regeling tot herstel komen. Dit is een van de belangrijke onderdelen van de monitor.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik zal de nog openstaande vragen in tweede termijn herhalen. Ik wil nu al iets zeggen over de klachtenregeling. Ik heb begrepen dat dit als het ware aan de ondernemer wordt overgela-



## Netelenbos

ten. Ik vind dit voor de operatie die ons te wachten staat erg mager. Ik heb er ook weinig vertrouwen in. Waarom is dit zo en kan het niet beter?

Minister **Netelenbos**: Ik heb al gezegd dat in het kader van de WP 2000 een uitvoerige paragraaf aan de orde is met betrekking tot het verstevigen van de positie van de reiziger. Dit geldt dan ook voor de taxi. Straks wordt dit onderdeel van de WP 2000, waarmee de reikwijdte van de klachtenregeling, de consumentenbescherming en de consumenteninvloed worden versterkt.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Wanneer is straks?

Minister **Netelenbos**: De WP 2000 ligt ter bespreking voor in de Tweede Kamer.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voordat die hierheen komt, zijn wij een jaar verder. Ik wil in kaart brengen wat ons nog staat te wachten. Ik begrijp dat wij over een jaar een betere klachtenregeling hebben.

Minister **Netelenbos**: Nu hebben wij niks.

De **voorzitter**: Ik verzoek de leden niet meer te interrumperen.

Ik heb begrepen dat de minister aan het eind is gekomen van haar eerste termijn en dat er behoefte is aan een korte schorsing.

De vergadering wordt enige minuten geschorst.

□

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De minister is haar betoeg in eerste termijn wel niet begonnen met het uitdelen van rapportcijfers aan de sprekers, maar zij heeft wel een trefwoord geformuleerd, namelijk: twijfel. Alle sprekers hebben twijfel uitgesproken. Ik zou zo zeggen: bij twijfel niet inhalen. Dat zou ook moeten gelden voor taxi's.

De situatie in de taxiwereld moet worden verbeterd. Daarmee zijn wij het van harte eens. Ik heb al gezegd dat de fractie van het CDA instemt met de hoofddoelstelling van het wetsvoorstel. Wij hebben echter een aantal twijfels, die wij na de eerste

termijn van de minister hebben gehouden.

De minister heeft gezegd dat zij grote steun krijgt, vooral van de besturen van de grote steden. Dat kan ik mij heel goed voorstellen, gelet op de situatie van de taxiwereld in de grote steden. Maar hoe zit het nu met de kleinere gemeenten? Hoe zit het met de plattelandsgemeenten? Is daar overleg geweest? Heeft bijvoorbeeld de VNG een mening uitgesproken over het wetsvoorstel?

De minister heeft gezegd dat zij bereid is om bij te stellen, terwijl de einddoelstelling in de wet nu juist is dichtgetimmerd. Die moet gehaald worden. Waaruit bestaat dan de bereidheid om tijdens de rit bij te stellen?

De minister heeft gezegd, dat er inmiddels deels een draagvlak bij de branche is. Dat klinkt hoopvol, gelet op de stukken die wij hebben gekregen en op het feit dat de branche al een keer is weggelopen. Welk deel wordt wel ondersteund door de branche en welk deel niet?

Het bedrijfsplan moet minimaal f 50.000 per jaar per auto en 30 uren per week aangeven. Dat is meer dan ik in de stukken voor de Tweede Kamer heb gelezen. Ik heb toch goed begrepen dat deze begrenzing met de sector is overeengekomen? f 50.000 per jaar per auto lijkt mij nog niet zo vreselijk veel.

De minister heeft gezegd dat Zweden een slecht voorbeeld is. Daar wilde men veel te vlug. Lopen wij dat risico ook niet met dit wetsvoorstel? Willen wij ook niet veel te vlug? Ik kom daarop terug. Leiden is genoemd. Ik heb vanmorgen op de radio gehoord, dat de concurrentie daar toch niet goed heeft gewerkt. Ik heb daarover vragen gesteld. Hoe is dat gemeten? Niet ieder taxibedrijf deed mee.

300 mln. voor goodwill is toch een heel bedrag. Er is al gesproken over het Rotterdamse voorbeeld. De minister heeft gewezen op de rol van de overheid en gezegd wat men door de vingers heeft gezien. Ik heb bij interruptie al gevraagd of daarmee geen verwachtingen zijn gewekt. Wil de minister bekijken of voor de gedupeerde chauffeurs oplossingen kunnen worden gevonden?

In een interruptiedebat is nogal wat gezegd over de chauffeurspas. Kan iedereen die aanvragen? Daar is geen duidelijk antwoord op gegeven. Zijn de chauffeurspassen gekoppeld

aan het bedrijfsplan, dus aan de vergunningen die een onderneming nodig heeft om te kunnen functioneren? Als het anders is, heeft collega Van der Lans gelijk. Dan kan iedereen een chauffeurspas aanvragen. Dat zou de snordersproblematiek niet oplossen.

50% van de bevolking heeft nog nooit een taxi van binnen gezien. Dat is natuurlijk niet goed. De minister plaatst dat beeld in de totale openbaarvervoersketen, waarop de beleidsdoelen worden gericht. Zij heeft het platteland genoemd. Daar rijdt echter vaak de openbaarvervoerbust niet meer, maar daarvoor in de plaats de lijntaxi. Heeft de minister dat voor ogen? Of heeft zij voor ogen dat op het platteland te allen tijde taxi's beschikbaar moeten zijn?

De minister heeft gezegd dat de NMA goed zal toezien op mogelijke concurrentievervalsing door bijvoorbeeld gesubsidieerde openbaarvervoerbedrijven. Pleit dit niet juist voor het invoeren van een minimumtarief? Mijn fractie is hiervan een voorstander.

De ontwikkelingen op het punt van Schiphol wachten wij af; er is vanmiddag een unaniem standpunt uit de Kamer naar voren gekomen: de situatie aldaar kan natuurlijk niet zo blijven.

Ten aanzien van de taxistandplaatsen heb ik in verband met de regeling-De Boer gevraagd hoe het zit met de kosten van de infrastructuur. Ik heb van de minister begrepen dat dit in verschillende gemeenten geen probleem zou zijn, maar ik moet zeggen dat dit mij wel enigszins heeft verbaasd. Ik heb zelf jarenlang in de gemeentelijke sfeer gewerkt en mijn ervaring is dat er vaak heel moeilijke discussies werden gevoerd als het om de kosten ging, en terecht.

De minister heeft mij er niet van kunnen overtuigen dat er op het punt van de vergunningbewijzen en de capaciteitsbeperking geen discrepantie zou zijn tussen het ontwerpbesluit en wat de wet toestaat. Ik lees toch in het besluit dat er een koppeling wordt aangebracht tussen het aantal taxi's dat men mag laten rijden en de vergunning.

Wij zijn er niet van overtuigd dat het systeem bij afschaffing van de 24-uursverplichting goed zal functioneren. Wij pleiten er dan ook voor, deze verplichting in de overgangsfase te handhaven. De inwerkingtreding van de wet is

## Baarda

voorzien per 1 januari, maar ik heb al aangegeven dat dit een moeilijke nacht is, omdat er vele feesten gehouden worden. Er zijn ook al gemeentebesturen die gevraagd hebben, de 24-uursverplichting in ieder geval in deze nacht nog van kracht te laten.

Verder herhaal ik op het punt van de inwerkingtreding dat er in de memorie van toelichting staat dat de wet ruim vóór 1 januari in het Staatsblad zal worden geplaatst, juist om de sector, de consument en alle andere betrokkenen ruim de gelegenheid te geven, daarop in te spelen. Wij vinden dat de wet niet op 1 januari aanstaande in werking kan treden en wij hebben nog steeds onze twijfels.

□

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Graag ondersteun ik nog eens het pleidooi van de heer Castricum voor een grondige voorlichtings-campagne. Ik begrijp uit het antwoord van de minister dat ook zij die nodig acht. Bij een proefproject in de Leidse regio is met name gebleken dat niet alleen chauffeurs zo geprogrammeerd zijn dat zij ervan uitgaan dat de eerste auto in de rij het eerst vertrekt, maar dat ook de potentiële klanten dit normaal vinden. Als er een gigantisch geel bord staat met de mededeling dat men kan kiezen en als op elke auto de prijs te zien is, zijn wij kennelijk nog zo braaf en geprogrammeerd dat wij automatisch naar de eerste auto toe stappen. Er is dus nog een hoop te leren en te communiceren.

Ik heb van de minister begrepen dat er schot zit in het onderwerp aanpassing van de standplaatsen. Ik noem nadrukkelijk niet het realiseren van visgraatopstellingen, omdat in de Leidse regio ook gebleken is dat er aan het visgraatmodel nogal wat bezwaren kleven en dat vele andere mogelijkheden wellicht de voorkeur verdienen. Maar goed, eenieder kan daar te rade gaan en zijn voordeel doen met de ervaring die daar is opgedaan.

De minister heeft gezegd dat zij het lastig vindt, mobiliteitsdoelen te kwantificeren. Veel is lekker en groot is goed, maar naar de smaak van mijn fractie kan het daar bij dit type beleidsdoeleinden niet bij blijven. Om een aantal redenen is het ook verbazingwekkend dat al in het

kabinetsstandpunt nadrukkelijk de keuze is gemaakt om niet te kwantificeren. Een van de redenen is dat dit is gebeurd in afwijking van de SVV2-systematiek, die bol staat van de streefbeeldens die allemaal gekwantificeerd zijn.

De minister heeft nog gezegd, ook niet alle verwachtingen over de ontwikkeling van het vervoer per spoor te kwantificeren. Mij dunkt, dat dit op grote schaal gebeurd is als onderbouwing van grote investeringsbeslissingen inzake de Betuwelijn en de HSL. Het is in de ogen van mijn fractie inmiddels op rijksniveau goed gebruik om wat preciezer te zijn met de formulering van de perceptie van het einddoel. Zo krijgen de evaluatie en de monitoring een beter fundament. Daar zijn talloze voorbeelden van. Ik kan mij dan ook niet voorstellen dat de minister in staat is om de bijdrage van de transportsector aan het halen van de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen te formuleren, als de ontwikkelingen in de modal split en de groei van het openbaar vervoer niet duidelijk zijn.

Niet alleen van het Rijk, maar ook van de "medeoverheden" vragen wij om heel precies te zijn in het formuleren van de doelstellingen. In het kader van het grotestedenbeleid hebben 26 steden een aanvraag gedaan. Tot en met vandaag zijn die buitengewoon complexe zaken getoetst op de precieze formulering van de targets. Daarbij gaat het erom waar wij elkaar straks, in samenspraak met andere overheden, aan kunnen houden.

De minister heeft gezegd dat een dergelijke werkwijze niet zo'n goede aanpak is. Daarbij doelt zij wellicht op de ervaringen met SVV2, dat, zoals gezegd, inderdaad bol staat van streefbeeldens met even zoveel overschattingen van mogelijkheden. Ik hoop dat het duidelijk is dat mijn fractie niet heeft gevraagd om een irreëel beeld dan wel een getal te noemen en dat aan de horizon te zetten. Het gaat mijn fractie er juist om, in de Nederlandse situatie een realistisch doel te bepalen waarnaar wij met elkaar op weg moeten zijn.

Ik stel vast dat de VVD-fractie op dit punt met de minister van mening blijft verschillen. Ik betreur dat en ik beschouw het als een onwenselijk fenomeen, verbonden aan de invoering en de begeleiding van een overigens door ons gewenst en ondersteund wetsvoorstel. Wij ondersteunen het wetsvoorstel,

omdat het van de VVD-fractie, om in de woorden van de minister te spreken, het voordeel van de twijfel krijgt.

□

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik heb mij voor een zeer groot gedeelte goed kunnen vinden in de beantwoording door de minister van Verkeer en Waterstaat, zeker in het begin, toen zij zei: het is een complexe branche. Ik voeg daaraan toe: in een complexe samenleving. Ik heb mij ook goed kunnen vinden in veel wat zij daarna zei.

Iets minder goed kan ik mij echter vinden in haar laatste woorden: ik hoop dat ik nu veel van uw zorgen heb weggenomen. Ik begrijp dat zij dit wenst, maar volgens mij kan dat niet. Dat is niet, omdat zij het niet goed doet, maar omdat het niet kan, zoals ik al zei. Heel veel van de zorgen die hier zijn verwoord met verschillende intensiteit en hardnekkigheid, delen wij eigenlijk allemaal. Dat is omdat politiek geen wiskunde is. Was dat wel zo, dan was er een causaal verband tussen de uitkomst en de beginvoorwaarde. Dat zal nu ook wel het geval zijn, maar dat is niet door een computer, laat staan door ons te berekenen. Was het wiskunde, dan konden wij het kabinet en het parlement vervangen door een stelsel van computers. Nee, het is een kwestie van taxatie, van politieke inschatting, hopen dat het goed terecht komt en de waargenomen nadelen zoveel mogelijk wegnemen. Welnu, die zorgen krijg je niet weggenomen. En dan ligt, zoals ik vanmiddag in het Nederlands zei, the proof of the pudding in the eating.

Is het verantwoord dat we het wetsvoorstel aanvaarden? Ik denk dat het niet veel anders kan dan dat wij dat doen. Ik noemde vanmiddag lord Cockfield, die in 1985 in een witboek schreef dat hij de Europese markt wilde liberaliseren. Daar stond veel in waartegen ondernemers steigerden. Zij zeiden: het kan niet, en zeker niet voor 1992. Het wonderlijke was dat ondernemers vervolgens geloofden dat het zou gebeuren en begonnen de obstakels te omzeilen die overal in Europa lagen, en wegen te vinden die wel mogelijk waren. Een obstakel op een weg die niet meer wordt gebruikt, wordt niet meer als obstakel ervaren.

## Terlouw

Je kunt niet weten hoe het zal uitpakken; de markt zal haar werk moeten doen. Er wordt een dam weggenomen en de minister plaatst een paar kleine dammetjes opnieuw. Zij noemt het herregulering; ik noem het centralisatie. Maar goed, dat doet er niet veel toe. Je weet niet hoe na zo'n operatie het water precies gaat lopen, maar je weet wel dat het zal lopen en dat het een weg zal vinden. Wij taxeren evenals de minister dat het op een goede manier zal uitpakken, maar weten doen wij het niet. Onze zorgen zijn dus niet weggenomen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik ben het er met u over eens dat de werkelijkheid complex is, dat wij in een complexe samenleving leven en dat dit een heel complex onderwerp is. Tot zover kunnen wij elkaar vinden. Mijn vraag is of het niet verstandig is, een van de partijen in deze complexe werkelijkheid, de potentiële gebruikers van taxi's, voldoende te equiperen om hen sterk te laten staan in de onzekere situatie die ons te wachten staat. Worden zij naar uw oordeel met datgene wat de minister ons allemaal voortvoert, voldoende geëquipeerd om die onzekerheid en die complexiteit tegemoet te treden?

De heer **Terlouw** (D66): In een interruptiedebat met de minister zei de heer Van der Lans dat het niet gaat om een supermarkt, waar je de prijzen precies kunt vergelijken. Met taxi's ben je vaak in een situatie waarin je dat niet kunt doen. Het werkt echter ook op een andere manier. Klanten komen langzamerhand te weten waar zij moeten zijn om een goede taxi te vinden, welke chauffeur een betere auto heeft, sneller of veiliger rijdt, aardiger is of de radio uitzet als er geluid is dat sommigen muziek noemen. Het werkt niet per keer, per klant, per situatie; daar ben ik van overtuigd. Het werkt wel in grote lijnen. Wellicht gaat de markt haar werk op die manier doen. Dat is het aardige van die invisible hand: je weet niet precies hoe het zal werken.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Wij hebben het over grote steden, met honderden taxichauffeurs, die geen winkel of postadres hebben, maar door de hele stad zwerven. Nu beweert u dat er bij klanten kennis over ontstaat welke taxichauffeur wel

of niet rookt, of wel of niet muziek draait. Zo werkt het toch niet? Dit kunt u toch niet doortrekken naar de realiteit?

De heer **Terlouw** (D66): Het werkt inderdaad niet per keer, per straat, per uur precies zo. Het werkt echter wel globaal. Je komt wel iets te weten over het soort bedrijf, taxi's met een bepaald logo of bij een bepaalde standplaats. In die geest zal er hopelijk iets van marktwerking ontstaan. Ik kan het niet garanderen. De minister kan het niet garanderen. Je kunt alleen uitgaan van marktwerking in het algemeen, en die gaat zo. Het water vindt tussen de stenen wel zijn weg. Waar het precies uitkomt, weet je niet. Je weet wel dat het niet hoger uitkomt dan waar het begon.

In ieder geval is het voor mijn fractie duidelijk dat er iets moet gebeuren. Niet alleen kun je niet tot de huidige markt toetreden omdat je geen vergunning krijgt, maar ook omdat het doodeenvoudig te duur is. De heer Van Vugt noemde een bedrag van 0,25 mln. per vergunning. Wie heeft die 0,25 mln. voor die vergunningen betaald? De klant natuurlijk! Het is een zeer kapitalistische markt geworden. Terwijl alles geliberaliseerd wordt, is het niet fair, een dergelijke beschermde kapitalistische markt te laten bestaan. Daar moet je iets aan doen. Dit geven trouwens alle sprekers hier toe. Alleen is niet iedereen het erover eens hoe je dit moet doen. Ik vind de aanpak van het kabinet helemaal niet zo gek. Ik zou zeggen: laten wij het maar eens proberen. Laten wij echter ook tegen elkaar zeggen: als het niet werkt, moeten wij de moed hebben om erop terug te komen.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! Ik bedank de minister voor de beantwoording van de vragen en opmerkingen van onze kant. Daarbij heeft zij – dat waardeer ik – niet in de eerste plaats geprobeerd de twijfel weg te nemen, maar wel heeft zij geprobeerd een beeld te schetsen in de richting waarvan de nieuwe situatie zich zou kunnen ontwikkelen. De heer Baarda heeft gezegd dat de twijfels zijn gebleven. Ik denk dat die twijfels, zoals de heer Terlouw ook heeft gezegd, bij iedereen aanwezig zijn.

Bij twijfel niet inhalen, maar we moeten niet vergeten dat de discussie over de reorganisatie van de taxibranche niet pas sinds het rapport-Jonker van, ik meen, 1996 plaatsvindt. Integendeel, er wordt al tientallen jaren over gesproken. Ik zeg dit ook, omdat hier collega Van Thijn zit, die op dat punt een lang traject is gegaan tot de dag van vandaag, daar waar het gaat om een andere aanpak van het taxisysteem in Nederland.

De twijfel is bij ons en bij mij blijven bestaan, maar ik zie – om het maar eens in die beeldspraak te zeggen – op dit moment geen andere weg dan de route die door de minister wordt aangegeven. Daarbij moeten we er vertrouwen in hebben – ook dat zeg ik de heer Terlouw na – dat de ontwikkeling in de samenleving waarin we zitten, ongeveer zo zal gaan als wij dat willen. Het is interessant dat een heleboel ontwikkelingen ongeveer zo gaan als wij willen – niet helemaal, want het kan eens naar de ene kant en het kan eens naar de andere kant uitslaan. Gemiddeld echter hebben we ook op het gebied van verkeer en vervoer, het openbaar vervoer en straks hopelijk ook het taxivervoer, de zaken redelijk geregeld. In de toekomst zal het in de nieuwe Wet personenvervoer hopelijk ook goed en nog beter dan nu op elkaar afgestemd zijn. Dat in algemene zin.

Een tweede opmerking die ik wil maken, heeft betrekking op het feit dat de minister, met enige heftigheid, aangaf dat we ons niet meer allemaal op percentages moesten richten en dat het beleid niet door percentages gemaakt wordt. Dat nu vond ik wel een vreemde opmerking, zo zeg ik heel eerlijk. Dit niet alleen waar het gaat om de discussie over de Taxiwet, maar in meer algemene zin. Ik heb in mijn eerste termijn verwezen naar de beleidsanalyse uit 1998 van Verkeer en Waterstaat over het te voeren verkeers- en vervoersbeleid op basis van wat, naar ik meen, het SVVP, respectievelijk het MVP, heet; er is wat dat betreft sprake van een naamswisseling. Toen de minister zei dat we ons niet zoveel op die percentages moesten richten, dacht ik aan het volgende. Bij het doorbladeren van die beleidsanalyse viel mij op dat er veel percentages niet gehaald waren en volgens mij is er een relatie tussen haar opmerking en die beleidsanalyse. Daar waar beleid van de

## Castricum

overheid ook gestuurd kan worden via doelstellingen die in percentages zijn uit te drukken, zou ik het teleurstellend vinden, wanneer we weer tot vage discussies overgaan over zaken die niet toetsbaar zijn en waarbij we maar af moeten wachten wat de ontwikkelingen zijn, zonder die ook eventueel te kunnen bijsturen op basis van de geformuleerde, gekwantificeerde doelstellingen zoals we die met elkaar hebben afgesproken om het in ieder geval in die richting te leiden. Tegen de achtergrond van het beleidsdebat dat we nog over Verkeer en Waterstaat gaan voeren, dacht ik dat het misschien goed was op dit moment deze opmerking te maken.

Over Schiphol is gezegd wat erover gezegd is. De minister doet haar best en ik wens haar op dat punt veel succes.

Ik maak nog een enkele opmerking over de acceptatieplicht. Ik heb van de minister begrepen dat dit meer in samenhang in de nieuwe Wet personenvervoer 2000 aan de orde komt en daarin ook, wat mij betreft, geregeld wordt.

Ik heb uiteraard met veel vreugde kennis genomen van het feit dat het beleid van de minister steeds meer draagvlak krijgt, zowel in de branche, maar vooral ook in de steden. Als dit in de steden veel draagvlak krijgt, betekent het ook dat het een bredere politieke ondersteuning heeft gekregen dan wellicht hier in de Kamer straks zichtbaar wordt. Misschien is dat een element dat de mensen die plannen hebben om zich toch tegen het wetsvoorstel te blijven verzetten, nog een handje kan helpen. Wellicht moeten zij op dat punt eens met hun politieke vrienden in die steden praten.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik wil de minister bedanken voor de beantwoording. Nogmaals, het moet duidelijk zijn, dat de fracties waarvoor ik het woord voer, voor aanneming van dit wetsvoorstel zijn. De heer Terlouw heeft bij interruptie nadrukkelijk gevraagd of dit het geval was. Wij vinden de hoofddoelstelling van het voorstel goed. Dat is duidelijk. Wij hebben evenwel vragen bij het uitvoeringstraject. Die vragen zijn uitgebreid aan de orde geweest en de minister heeft op die vragen geantwoord. Kunnen wij nu met een

gerust hart zeggen: begin in januari? Op dit punt leven er bij ons twijfels. De heer Terlouw heeft erop gewezen wat in de politiek gebruikelijk is: je komt tot een afweging, je schat in en je taxeert. Onze taxatie is thans dat wij wat meer tijd nodig hebben om helderheid te krijgen met betrekking tot het flankerende traject. Wij vragen ons nog af: lukt het alles op zo korte termijn in orde te krijgen? Als dat niet lukt, zijn wij bang voor heel veel problemen halverwege het traject. Daarmee is de klant niet gediend. Dus in het algemeen blijven wij twijfels houden over de noodzaak van het invoeren van het voorstel per 1 januari 2000.

Voorzitter! Er was verschil van mening over de chauffeurspas. De vraag was: kan iedereen die aanvragen? De pas moet gekoppeld worden aan de bedrijfsvergunning, was het antwoord van de minister. Geldt die koppeling per 1 januari bij de Rijksverkeersinspectie? Het antwoord op deze vraag kan veel onduidelijkheden weg nemen. Ik heb begrepen dat deze koppeling dan aangebracht zal moeten zijn en dat per 1 januari de Rijksverkeersinspectie de bedrijfsvergunning en de pas uitgeeft. Op die manier wordt de koppeling tot stand gebracht. Kan de minister mij zeggen of ik dat zo goed zie?

Ik ben heel blij dat er voor het bewijs van goed gedrag een modelverordening komt. Dat schept duidelijkheid en maakt het mogelijk in dezen beleid te formuleren.

□

De heer **Van Vugt** (SP): Mijnheer de voorzitter! De minister heeft mij geheel overtuigd. Bestond er bij mij nog enige twijfel over het al dan niet steunen van dit wetsvoorstel, die twijfel is nu geheel weggenomen. Mijn fractie zal dan ook tegen dit wetsvoorstel stemmen.

De heer Castricum meld ik dat ik bij mijn politieke vrienden in de grote steden te rade ben gegaan. Zij hebben mij in mijn standpunt gesterkt. De heer Castricum zou wellicht zelf bij zijn politieke vrienden te rade kunnen gaan, bij zijn politieke vrienden aan de overzijde, maar misschien ook bij die in deze Kamer. Zij hebben gezegd dat als twijfel bestaat en niet van tevoren het nut en het voordeel duidelijk is van bepaalde privatiserings- c.q. marktwerkingsoperaties is aange-

toond, die operaties niet moeten worden uitgevoerd. En twijfel bestaat nu. Spoor dan de opmerking van de politieke vrienden van de heer Castricum met de opstelling die bepaalde fracties hier innemen? Is niet sprake van een schijnvertoning en van mooie woorden en weinig daden?

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! Hierover is bij de algemene beschouwingen uitvoerig gesproken. Ik ben mijn bijdrage in eerste termijn begonnen met het schetsen van dit dilemma. Ik heb toen gezegd dat het onderhavige proces zover is gevorderd, dat het onzin zou zijn het thans te stoppen. Zowel in eerste als in tweede termijn heb ik aangegeven, dat dit niet een zaak is van vandaag of gisteren, maar dat er sprake is van een zeer lang proces. Dat heeft zolang geduurd, dat wij nu onze positie moeten bepalen en dat heb ik namens mijn fractie gedaan.

De heer **Van Vugt** (SP): Heel goed dat u dat heeft gedaan. U heeft gezegd dat dat een proces is geweest, en in een proces...

De **voorzitter**: Ik meen niet dat ik dat gezegd heb. U dient de voorzitter te adresseren.

De heer **Van Vugt** (SP): Excuses! Mijnheer de voorzitter! Ik stel het zeer op prijs dat de heer Castricum deze positie inneemt. Echter, ik vind wel dat in dit kader grote woorden zijn gesproken. Zelfs de minister-president heeft aangegeven dat het toepassen van reflectie op het principe van marktwerking noodzakelijk is. Daar kan niet zomaar in de praktijk aan voorbij worden gegaan.

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! Nog één keer. Ik heb in mijn bijdrage, die de heer Van Vugt niet echt goed heeft beluisterd, gezegd dat mijn fractievoorzitter tijdens de algemene beschouwingen hierover heel genuanceerd heeft gesproken. Mijn fractievoorzitter heeft niet gezegd dat de MDW-operatie moet worden stopgezet. Die veel meer genuanceerde bewoordingen van mijn fractievoorzitter heb ik hier herhaald. Enige consistentie kan ons op dit punt dus niet worden ontzegd. Bij de heer Van Vugt zal dat ongetwijfeld ook het geval zijn.

## Van Vugt

De heer **Terlouw** (D66): Voorzitter! Er is vandaag enig misverstand over marktwerking, waar het betreft taken die volgens sommigen van ons van de overheid zijn en die de overheid afstoot naar de markt, dan wel taken die niemand aan de overheid wil toekennen, zoals het taxibedrijf, waar je de marktwerking sterk laat gelden. Die twee moeten goed uit elkaar worden gehouden. Het debat van vorige week ging over taken die de overheid afstoot, en waarvan sommigen vinden dat daarmee voorzichtig moet worden omgegaan.

De heer **Van Vugt** (SP): Mijnheer de voorzitter! In de perceptie van de heer Terlouw bestaat weliswaar twijfel over het eindresultaat, maar de marktwerking is een soort waterloop, waarvan hij niet weet hoe die loopt, maar het zal uiteindelijk toch lager uitkomen. Als dat de argumentatie is op basis waarvan overheidsbeleid wordt gevormd, weet ik ook niet waar wij mee bezig zijn. Sterker nog: ik durf mij hardop af te vragen wat ik hier doe.

De heer **Terlouw** (D66): Jammer dat u het niet begrepen hebt!

De heer **Van Vugt** (SP): Ik heb het zeer goed begrepen. Ik heb ook heel goed begrepen, waarom de politiek zulke grote woorden spreekt als het gaat om marktwerking en privatisering: door de praktijk daartoe aangezet komt de politiek eindelijk tot bezinning. Op hetzelfde moment constateer ik, dat het tot nu toe vooral bij woorden is gebleven, en dat het jammer genoeg te weinig tot daden heeft geleid. Hierover verschillen wij fundamenteel van mening. Overigens heb ik respect voor het feit dat er kamerbrede twijfel bestaat. Ik vind dat een goede zaak.

De heer **Castricum** (PvdA): Bij u niet!

De heer **Van Vugt** (SP): Zeker! Als er ergens twijfel bestaat, is het wel bij de SP-fractie. Maar gelukkig heeft de minister mij weten te overtuigen. Dat scheelt alweer! De heer Castricum ziet geen andere weg dan de door de minister geschetste. Ik zie wel een andere weg, namelijk een veel minder vergaande. Het is een weg die intensief overleg inhoudt tussen taxibedrijven, het in het leven roepen van een coördinerende taxicentrale

die vraag en aanbod per vervoergebied op elkaar af kan stemmen, het verplicht stellen van een boordcomputer en andere maatregelen, zoals het verlagen van het maximumtarief, waardoor toch tariefverlaging mogelijk is. Dat zijn allemaal maatregelen die genomen kunnen worden. Het zijn allemaal maatregelen die ertoe leiden dat de prijzen dalen en de rol van de taxi in het totale vervoer toeneemt. Dat willen we toch? Als de weg die de minister bewandelt zoveel risico's met zich brengt en zoveel twijfels oproept, waarom zouden wij dan niet een wat terughoudender weg bewandelen? Ik weet wel wat de minister gaat zeggen: de weg die mijnheer Van Vugt schetst, leidt juist tot meer overheidsinmenging, en dat willen wij niet. Wij willen meer markt en minder overheid. Of niet? Nu snap ik het ook niet meer! Ik heb mijn alternatief geschetst en ik hoor graag de mening van anderen daarover.

De minister is kort ingegaan op het experiment in Leiden. Daarbij is gebleken dat taxichauffeurs vasthouden aan het first-in-first-out-systeem. Ook de klanten zijn daaraan gewend. Op korte termijn blijkt dit systeem niet gewijzigd te kunnen worden, ook niet met grootscheepse voorlichtingscampagnes. Waarom blijven wij hier bezig met theorie, met studeerkamerpolitiek? Het is nodig dat wij meer naar de praktijk kijken. In het buitenland is aangehouden dat een vergaande deregulering niet tot de gewenste resultaten leidt. Het experiment in Leiden heeft laten zien dat veranderingen niet van de ene op de andere dag zijn in te voeren. Laten wij vanuit de praktijk politiek bedrijven.

□

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter! Ik zeg tegen de heer Castricum dat wij wel degelijk met onze politieke vrienden in Amsterdam hebben gesproken, vooral met de wethouder die het taxivervoer in zijn portefeuille heeft. Toevallig is dit een partijgenoot van mij. Kennelijk is het de heer Castricum en ook de minister ontgaan dat dit gemeentebestuur buitengewoon genuanceerd denkt over de invoering van deze vorm van marktwerking. Het is wel tot de conclusie gekomen dat er iets gedaan moet worden op het terrein van het capaciteitsbeleid, maar is

nog niet overtuigd van de noodzaak van de afschaffing van bijkomende regelingen, zoals de zeven keer 24-uursverplichting. Ik heb geen onderzoek naar de houding van de besturen van alle grote steden gedaan – dat is natuurlijk een fout in mijn voorbereiding – maar ik geloof niet dat men onvoorwaardelijk het gehele pakket steunt.

De hamvraag is of Nederland op basis van inhoudelijke argumenten de dans van prijsverhogingen en kwaliteitsverlies kan ontspringen. Ik moet helaas constateren dat het antwoord van de minister aan de magere kant is. Ik heb een aantal asymmetrieën beschreven waarmee aangetoond is dat er specifiek beleid nodig is. Het beleid moet zijn toegesneden op de markt. De minister is in dit verband slechts op één punt ingegaan en dan nog niet eens overtuigend. Het lijkt erop dat mijn opmerkingen niet in haar straatje passen.

Via interrupties heb ik geprobeerd, antwoord te krijgen op de zeer relevante vraag wat wij de komende jaren in het kader van het flankerend beleid nog mogen verwachten. Het door de minister aangegeven uitgangspunt dat de klant centraal staat, wordt door ons buitengewoon serieus genomen. Een verandering in de taxiwereld moet ook daadwerkelijk de klant ten goede komen. Om die reden heb ik met zoveel nadruk over de reële consumentensoevereiniteit gesproken en over de wijze waarop de branche daartoe geëquipeerd moet worden. Het is vervelend, te moeten constateren dat de oogst van mijn interrupties mager is. Wij krijgen geen precieze gegevens over de aanpassing van de 78 taxistandplaatsen. Wij kunnen op korte termijn niets verwachten ten aanzien van de zichtlocaties, terwijl de klant het meest langs deze locaties komt. De oogst ten aanzien van mijn inbreng over de taxistandplaatsen is gering.

Verder zegt de minister dat ten aanzien van het kenteken een en ander in de loop van het jaar moet lukken. Ik heb nog weinig ervaring met parlementaire systemen, maar als de minister zegt "in de loop van het jaar", heb ik inmiddels geleerd dat wij minstens op tegen het eind zo niet begin van het daaropvolgende jaar moeten rekenen. Dat duurt dus lang.

Over de chauffeurspas hebben wij een leuk debatje gevoerd, gericht op

## Van der Lans

de vraag of ik deze pas nu wel of niet mag aanvragen. Ik ga er nog steeds van uit dat ik dat mag doen. Ik ben ervan overtuigd dat hij pas waarde heeft in de tweede generatie, namelijk voorzien van chip en sofi-nummer. Op dat moment kunnen gegevens worden gegeneerd die in het belang zijn van de klant. Dat duurt nog op zijn minst meer dan een jaar. Het duurt zelfs nog twee jaar voordat de boord-computer operationeel is en dat is wel van belang voor de uitvoering van deze wet.

Al met al is de oogst op het punt van klantondersteunende maatregelen gering. Ik vind dat de minister ons absoluut niet overtuigd heeft. Voordat ik tot mijn conclusie kom, stel ik nog een specifieke vraag. In eerste termijn heb ik gesproken over het vastgestelde tarief voor de rolstoeltaxi's. Kan de minister hierop in tweede termijn alsnog ingaan? Ik benadruk dat onderzoek op dat punt erg belangrijk is. Veel zaken worden te gemakkelijk gesteld, zoals het gerechtvaardigd zijn van een tarief van 65% meer vanwege hoge aanschafkosten. Rolstoelgebruikers zijn vaak afhankelijk van de taxi. Genoemde uitspraken moeten dan ook beter worden onderbouwd.

Voorzitter! Ik kom op mijn conclusie. Wij kunnen, ook na de beantwoording van de minister, niet loskomen van het idee dat wij te maken hebben met een buitenproportionele wet. Er wordt zwaar geschut in stelling gebracht voor het oplossen van problemen. Als wij, los van de politieke context, eens rustig bij elkaar zouden zitten, zouden wij die goed kunnen lokaliseren, want de problemen concentreren zich in enkele grote steden. Ondanks dat men hiermee al jaren in de weer is, kunnen de problemen door meer beleidsmatig maatwerk en wellicht ook wat meer geduld, ook worden opgelost. De wet is in hoge mate overbodig. Over de huidige wet wordt erg negatief gedaan. Zij heeft ook niet altijd een mooi resultaat opgeleverd, maar er zijn mogelijkheden om daarbinnen zaken op gang te brengen die zich, gecontroleerd, richten op verbeteringen.

Ik heb er in mijn beschouwingen over het atypische karakter van de markt al op gewezen dat de nieuwe wet contraproductief kan zijn. Risico's moeten zoveel mogelijk worden beperkt. Wij kunnen niet met genetische modificatie in de weer

gaan en afwachten wat er over enkele jaren aan de hand is. De taak van politici is om onzekerheden en risico's tot een minimum te beperken. Dat geldt ook voor deze wet. De kans dat de prijzen omhoog gaan, zeker gezien de maximumtarieven die de minister heeft voorgesteld, waarbij Drenthe nota bene ijkpunt is, is groot. Wij moeten dat vermijden.

Over de onvoldoende voorbereiding dien ik de volgende motie in. Ik moet eerlijk bekennen dat ik dat nooit eerder heb gedaan, dus ik weet niet of ik goed handel. De motie gaat over de invoeringsdatum van de wet en heeft te maken met de conclusie die ik zojuist verbond aan de oogst van alle flankerende maatregelen die de consument zouden moeten beschermen, opdat deze daadwerkelijk goed uitgerust de wilde taximarkt tegemoet kan treden. Wij hebben geconstateerd dat die oogst buitengewoon mager is en dat het waarschijnlijk veel beter zal zijn als wij nu een pas op de plaats zouden maken. Mijn collega van de PvdA heeft hier twee weken geleden gesproken over een "time-out" en volgens mij is dit het moment om daartoe over te gaan. Vandaar dat ik de eer heb om de voorzitter deze motie te overhandigen.

---

### Motie

---

De **voorzitter**: Door de leden Van der Lans, Baarda, Van den Berg, Van Vugt en Pitstra wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het flankerend beleid met betrekking tot de invoering van een gedereguleerde taximarkt onvoldoende gevorderd is om op 1 januari 2000 een verantwoorde start te kunnen maken met het dereguleren van het taxivervoer;

overwegende, dat er meer tijd genomen moet worden om tot een verantwoorde vaststelling van maximumtarieven te komen;

overwegende, dat nader overleg met de taxibranche over de invoering van de wet het draagvlak van de wet aanmerkelijk zou kunnen verbeteren;

voorts overwegende, dat door een invoering van de wet op 1 januari 2000 het zeer moeilijk zal worden om de effecten van de wet adequaat en verantwoord te monitoren;

dringt er bij de regering op aan, de invoeringsdatum van de Wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer) met een jaar op te schorten tot 1 januari 2001,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 8c (25910).

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de leden voor hun reactie in tweede termijn. Ik sluit allereerst aan bij hetgeen de heer Terlouw stelde. Hij zei dat wij het hebben over een kapitalistische markt, waarop mensen zich voor heel grote bedragen hebben ingekocht op een wijze die niet door het systeem werd beoogd. Dit heeft zich echter wel zo ontwikkeld. Uitgerekend fracties in dit huis die met het kapitalisme niet zoveel van doen hebben.....

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): De voorzitter heeft wel gezegd dat ik niet zoveel moet interrumpen, maar ik wil hier toch wel op reageren. Ik heb niet gezegd dat het bedrag van f 300.000, dat bovendien een gevolg is van overheidsbeleid waarvoor de minister dus ook verantwoordelijk is en verantwoordelijkheid zou moeten dragen, gehandhaafd blijft. De minister moet toch wat genuanceerdere uitspraken over mijn partij doen, want wij zijn ook tegen het capaciteitsbeleid en de gevolgen daarvan. Wij zijn ook niet voor het feit dat die f 300.000 tot in lengte van dagen gehandhaafd blijft, maar voor een beleid waarin de goodwill verder wordt afgebouwd. Wij zien zelfs in Amsterdam dat de prijzen binnen het huidige regime al bijzonder gekelderd zijn. Dat vinden wij fantastisch, maar wij verdedigen dit systeem niet. De minister moet niet de suggestie wekken dat dit wel zo is.

Minister **Netelenbos**: Ik was aan het uitleggen dat het hier ging om een kapitalistische markt en dat wij juist de harde kanten van die markt proberen aan te pakken op een wijze die maakt dat wij een proces ingaan

## Netelenbos

waarbij sprake is van twijfel, zoals door enkele woordvoerders is gezegd die het beleid ondersteunen. Natuurlijk hebben wij de wijsheid niet in pacht en gaat het er niet om dat wij het zeker weten. Maar het gaat ook niet om het kunnen mitigeren van onzekerheden. Sommigen zeggen: "Ik geloof niet dat ...", maar dat laat zich zo moeilijk bewijzen. Daardoor gaan wij dit proces in. De monitor wordt opgesteld met behulp van alle partijen die als eerste verantwoordelijk zijn, dus ook de branche. Met de vinger aan de pols gaan wij dus een procedure in, met de bereidheid om bij te stellen als mogelijkerwijs dingen niet gaan zoals wij denken dat zij zullen gaan. Op zo'n complexe markt kan niet anders worden geopereerd. Als wij zekerheden vooraf willen, komen wij in een "sur place" terecht. Alle problemen waarvan nu op de markt sprake is, bestaan al jaren en al mijn voorgangers hebben ermee geworsteld. Zij hebben allemaal geprobeerd om er iets aan te doen. Uiteindelijk zijn wij hierop uitgekomen. Het probleem is het meest complex in de vier grote steden. Er zijn ook andere steden waar het complex is, maar het probleem is minder op het platteland. Ik ben blij dat de vier grote steden, met de korpsbeheerders en de betrokken colleges van BenW, bij mij aan tafel hebben gezeten, terwijl zij eerst nog twijfelden. Ik vroeg mij ook af of wij dit wel moesten doen. Ik ben geen marktideoloog, absoluut niet, maar ik wil wel weten of wij er beter van worden als wij iets gaan doen. Uiteindelijk hebben ze allemaal voorgesteld deze stap te zetten en dit proces verstandig af te wikkelen omdat wij er anders niet uitkomen. Wij zorgen samen met de RVI voor openbare orde en handhaving. Dat is een heel goed startpunt. Vervolgens gaan wij kijken hoe een en ander zich ontwikkelt. Anders kan het niet. Dat heeft te maken met bestuurlijke processen. Je kunt geen zekerheden vooraf geven als er zoveel actoren zijn.

Natuurlijk twijfelt een deel van de betrokkenen die niet willen dat er iets wordt veranderd, maar zij werken wel mee aan het monitoren. Dat doen ze omdat ze weten dat het transparant zal zijn en dat ze alles zullen weten. Ik probeer altijd processen te organiseren waarin ook de meest betrokkenen kunnen zien hoe het precies gaat: is die overheid

betrouwbaar, laat die overheid ons alles zien, worden wij serieus genomen? Ja dus. Volgens mij is dat de beste manier. Dat zeg ik ook tegen de CDA-fractie, die vanuit een jarenlange bestuurlijke traditie moet weten dat je zo'n proces op die manier moet ingaan. Het kan niet anders. Iedereen die zekerheden vooraf vraagt, terwijl er zoveel actoren zijn, weet dat hij vervolgens niks doet. Dat is de situatie.

Tegen de heer Baarda zeg ik nog het volgende. Het IPO heeft vanaf het begin steun verleend aan de operatie. Het probleem dat hier almaal wordt geschetst, signaleert het helemaal niet. De gemengde bedrijven van de taxibranche op het platteland – zo noemde de heer Castricum het zojuist tijdens de schorsing – bieden veel meer mogelijkheden dan de bedrijven in de grote steden. Op het platteland heb je vaak taxibedrijven die ook garagebedrijven zijn. Zij zorgen ook voor ziekenvervoer of leerlingenvervoer. Zij hebben tal van bronnen van inkomsten. Daarnaast is het voor collectief vraagafhankelijk vervoer mogelijk om via de concessieverlening van de concessiegebieden afspraken te maken met diezelfde taxibedrijven. Onderling kan men dus regelen dat men 24 uur beschikbaar is. Als in de praktijk blijkt dat dit niet de uitkomst is van het proces – dat zeg ik hier, dat heb ik in de Tweede Kamer gezegd en dat heb ik ook tegen de branche gezegd – gaan wij dat weer verplichten. Je kunt zo'n proces niet op een andere manier ingaan. Anders kun je niets doen. Zolang ik met wetgeving te maken heb, is mij gebleken dat het lijden dat men vreest, vaak niet komt opdagen. Of het op komt dagen, gaan wij via de monitor goed volgen.

De heer Baarda (CDA): Het CDA is helemaal niet tegen marktwerking. Ik heb dat ook gezegd. De hoofddoelstelling van dit wetsvoorstel onderschrijven wij. De minister spreekt zo over de 24-uursverplichting. Waarom handhaaft zij die dan niet? Waarom moet die eerst worden losgelaten en eventueel later, na twee jaar, weer worden ingevoerd? Handhaving lijkt mij met name voor de situatie op het platteland zeer wenselijk.

Minister Netelenbos: Waarom moet je iedere ondernemer verplichten dat

hij 24 uur beschikbaar is? In het midden- en kleinbedrijf zie je ook tal van branches die niet in die 24-uurseconomie mee willen draaien. Volgens mij vindt de heer Baarda dat een uitstekende gedachte. Vervolgens zal die markt wel in balans komen, omdat de een het wel gaat doen en de ander niet. Verder moet de chauffeur 30 uur per week werken. Dat is allemaal begrensd aan de onderkant. Je hebt niet met "cherry pickers" te maken, maar met branches die redelijk zijn georganiseerd. Voor pieken – in de weekenden, bij manifestaties, bij Euro 2000 – kun je dan eindelijk een keer het aanbod regelen en dat kan nu niet. Nu mag je niet buiten je vervoersgebied waardoor je ook niet ergens naartoe mag waar op enig moment heel veel vraag is. Niet alle bedrijven die voldoen aan de vereisten – minimaal 30 uur voor de chauffeur en minimaal f 50.000 omzet per taxi – hoeven 24 uur beschikbaar te zijn. Dat is niet nodig voor iedere taxi in Nederland, ook niet op het platteland.

De heer Baarda (CDA): De minister haalt een aantal zaken door elkaar. Het is volstrekt niet te vergelijken met de 24-uurseconomie. Het gaat om een 24-uursverplichting, zodat er op alle tijden taxivervoer beschikbaar is. Het gaat daarbij om een maatschappelijk belang. Dat moet toch ook voor de minister zwaar wegen?

Minister Netelenbos: Daarom zeg ik dat wij bekijken hoe een en ander verloopt. Als er onverhoopt grote gaten vallen in het aanbod, grijpen wij natuurlijk in. Dit is echter de volgorde. Bij handhaving van de 24-uursverplichting voor iedereen, is de markt veel te sterk geregeld. Het is immers niet nodig dat iedere ondernemer 24 uur beschikbaar is. Er moet echter "overall" sprake zijn van 24 uur beschikbaarheid. Dat is iets anders. Wij gaan het dus volgen. Ik zeg bovendien toe dat wij zullen ingrijpen bij het ontstaan van witte vlekken. Wat wil de heer Baarda dan nog meer?

De voorzitter: Ik stel voor dat de minister haar betoog vervolgt. Wij moeten vanavond nog een tweede wetsvoorstel afhandelen. Wie weet is er straks nog een gelegenheid tot interruptie.

Minister Netelenbos: De heer

## Netelenbos

Baarda vraagt zich af of wij niet te vlug lopen. Ik vind van niet, gezien de decennia dat wij reeds praten over deze verandering. Er moet nu helderheid komen. Dat biedt soms immers het startpunt voor nieuwe verhoudingen. Zolang men het gevoel heeft dat er verandering mogelijk is, geeft dat een eigen dynamiek. De ervaring leert dat als de beslissing is genomen, men ervoor gaat, zij het niet altijd van harte. Er wordt al veel te lang over gesproken.

Het klopt dat 300 mln. aan ruimte is gereserveerd voor de fiscale regeling, wat een aanzienlijk bedrag is. Het gaat immers om een kleine groep van vooral vier grote steden. Het gaat om Amsterdam en wat minder om Rotterdam. In Utrecht en Den Haag speelt het nog minder een rol. Het probleem is dus lang niet overal even groot. Dat maakt dat de regeling die vorig jaar is gestart – die heeft men dus geaccepteerd – afgewikkeld moet worden. Vervolgens houden wij natuurlijk de vinger aan de pols bij de sociale ontwikkelingen. Dat is de volgorde. Er is mij gevraagd of ik kan bemiddelen als mensen tussen de wielen raken en ander werk nodig hebben. Al die dingen zijn mogelijk. Wellicht dat zich een enorm tekort voordoet aan taxichauffeurs. Wij zijn alleszins bereid, processen te stimuleren. Ik ga echter geen grote zakken met geld klaarzetten. Dat hoeft immers niet naar ons idee.

Ik kom bij de chauffeurspas, die blijkbaar in eerste termijn niet helemaal helder naar voren is gekomen. De wet schrijft voor waaraan iemand moet voldoen inzake de chauffeurspas. Het gaat om een bewijs van goed gedrag, het juiste rijbewijs en een gezondheidsverklaring. Dat is nodig om een chauffeurspas te verkrijgen. Men mag er echter pas mee gaan rijden als er een vergunning is. Als iemand met een chauffeurspas rijdt zonder een vergunning of als iemand voor een bedrijf zonder vergunning werkt, is hij een snorder. Het is dus niet zo dat iemand de pas achter zijn raam kan plakken en vervolgens kan zeggen een gevalideerd taxibedrijf te zijn. De start van de procedure maakt dat in ieder geval de naam van de chauffeur bekend is. Het is de bedoeling dat de pas tamelijk fraudebestendig is. Er komen chipmogelijkheden om allerlei informatie bij de pas onder te

brenge. Op de langere duur zal een en ander gekoppeld zijn aan de boordcomputer. Dat is nu natuurlijk nog niet het geval. Dat neemt niet weg dat wij straks in ieder geval tenminste weten bij wie wij in de auto zitten. Als je horkerig wordt behandeld, kun je dus een klacht indienen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Het is dus mogelijk dat een snorder over een chauffeurspas beschikt? Een snorder is toch iemand die de wet overtreedt? Waarom vraagt hij dan geen chauffeurspas aan? Die maakt hem voor zijn klanten toch meer legitiem, terwijl hij illegaal handelt? De kans op fraude is daarmee toch groter?

Minister **Netelenbos**: De kans op fraude wordt niet groter dan die op dit moment. In combinatie met de vergunning is het bovendien zichtbaar als iemand niet vergunninggerechtigd is. Dan is er dus sprake van een snorder. De heer Van der Lans heeft echter gelijk in die zin dat dit niet het ultieme antwoord is op het probleem van de snorders. Er is echter ook geen sprake van het stimuleren van snorders. In de nieuwe situatie weet men echter in ieder geval bij wie men in de auto zit. Dat weet men nu absoluut niet. In het buitenland ziet men altijd de foto's met de namen hangen in de auto. Daar spelen dezelfde problemen. Boordcomputers zie je bijna nergens. Ik denk dat als wij over twee jaar beschikken over dergelijke computers, wij zeer ver vooroplopen. Dat geldt overigens voor meer zaken in mijn sector.

Voorzitter! Dan is gesproken over concurrentievervalsing en de NMA. De NMA kan beleid voeren en kan organisaties op hun vingers tikken. Dat is hierbij aan de orde en dat is een verbetering, want nu wordt er geen beleid gevoerd.

De kosten voor de standplaats worden in principe via de De Boer-vergoeding geregeld, mits men zoiets aanvraagt. Telkens worden problemen geschetst, maar er hoeft helemaal geen sprake van problemen te zijn. Men moet ervoor zorgen dat men de aanvraag doet voor halverwege volgend jaar, omdat dan de periode van de De Boer-regeling afloopt. Ik doel hierbij niet op de heer De Boer van GroenLinks, maar op de voormalige minister van

VROM. Op dit moment worden samen met de hoofddirectie van Rijkswaterstaat de programma's afgewikkeld.

In dit kader wordt wel gezegd dat het met de zichtlocaties nog niet in orde is. De zichtlocaties en Utrecht en Amsterdam worden grootschalig gerenoveerd. Als deze wet niet zou worden gewijzigd, was er ook een probleem met de zichtlocaties, omdat alles op de schop gaat en er sowieso tijdelijke voorzieningen moeten worden ingericht. In Rotterdam is er geen probleem. Daar is veel ruimte. In Den Haag is er ook geen probleem. Daar vindt op dit moment een herinrichting plaats. Laten wij de problemen niet groter maken dan zij zijn, is mijn oproep.

Dan is gesproken over problemen rond de overgang naar het nieuwe millennium. Hierbij is de marktwerking echt aan de orde. Ik ga ervan uit dat alles goed gaat, dat het licht aanblijft en dergelijke. Ik denk dat er voldoende taxichauffeurs beschikbaar zijn, want er is sprake van klandizie. Zo werkt het. De gedachte dat er, omdat wij een nieuwe wet invoeren, geen taxi's rijden of taxi's waar men niet in kan stappen, begrijp ik dan ook niet. Aan de overkant van het Binnenhof is hetzelfde aan de orde gesteld. Ik denk dat de markt perfect regelt dat taxi's beschikbaar zijn.

Voorlichting wordt gegeven, zoals gezegd. Dat is ook hard nodig.

Ik kom tot de discussie over kwantificeren en percentages. Ik stel voor dat wij die discussie voortzetten bij de behandeling van de begroting. Ik ben van mening, denkend aan de ervaring met het SVV2 dat het veel beter is om kwalitatieve doelstellingen te formuleren die te monitoren zijn dan om percentages te hanteren. Men kan als doelstelling kiezen dat er 5% minder files komen of 50% minder verkeersdoden, maar wat zegt dat als je na verloop van tijd tot de conclusie komt dat je dat niet hebt gehaald? Als je een netwerk maakt van kwalitatieve maatregelen die kunnen worden toegepast en gevolgd, kom je volgens mij veel verder. Dat werk ik uit in het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Ik denk dat wij betere sturings-elementen kunnen creëren via doelen en doelstellingen dan via het goochelen met percentages.

De heer **Castricum** (PvdA): U noemt een voorbeeld.



## Netelenbos

De **voorzitter**: Dat deed de minister!

De heer **Castricum** (PvdA): U bent daar heel streng in, merk ik. Dat is even wennen, maar het was mijn maidenspeech, voorzitter.

De minister sprak over de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden. Je kunt overal aan twifelen, maar het is voor mij zeer de vraag of wij, als wij een jaar of vijf, zes geleden die doelstellingen, met daaraan gekoppeld maatregelen, niet gekwantificeerd hadden, bereikt zouden hebben wat nu bereikt is. Het is interessant daarop in het begrotingsdebat op terug te komen.

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat een meer kwalitatieve benadering mogelijk is, die niets zegt over de inzet van middelen, aandacht enz. Dat suggereert de heer Castricum een beetje. Ik verheug mij op die discussie, want het is een van de kernthema's van het verkeers- en vervoersbeleid. Wij werken dat op dit moment uit in het NVVP, het Nationaal verkeers- en vervoersplan, vroeger het SVV2. De nieuwe naam is beter, want provinciale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen kunnen daarmee in een verticale relatie worden gebracht. Dat werken wij uit. Wij komen daar nog uitvoerig over te praten.

De heer Terlouw heeft een aantal opmerkingen gemaakt waarmee ik het volstrekt eens ben.

De heer Castricum wees op de acceptatieplicht. In de WP 2000 zullen wij de positie van de consument verder versterken en uitwerken. De heer Van der Lans zeg ik, dat er op dit moment in de taxiwereld helemaal geen positie van de consument is. Als gevolg van dit voorstel moeten er in ieder geval klachtenprocedures zijn. Wij zijn bezig met een wettelijke positie voor de reiziger, maar dat gaat via een breedtestrategie, voor alle vormen van openbaar vervoer. Er is daar nog wat te verbeteren. Dit is een wat achtergebleven onderdeel van het openbaarvervoersbeleid, in relatie tot andere grote collectieve sectoren.

De heer Van den Berg vindt de hoofddoelstelling goed, maar hij twijfelt nog steeds sterk. Ik hoop duidelijk te hebben kunnen maken, dat de vinger aan de pols houden naar mijn idee het enige alternatief is. Het blijft lastig te bewijzen, maar dat wij nu eenmaal een wet hebben wil niet zeggen, dat er nooit meer

iets kan veranderen. Wij beginnen met een nieuw proces, na een jarenlang debat over de aanpak.

Van fracties van de Socialistische Partij ben ik wel een beetje gewend dat zij tegen zijn. Dat overkomt mij bijna wekelijks. Ik vind dat jammer, maar wij blijven in discussie.

De waarneming van de heer Van der Lans over de asymmetrieën is interessant. Dit is evident aan de orde. Ik ben van mening dat het wetsvoorstel door de versterking van de positie van de cliënt meer aangrijpingspunten biedt om de balans wat recht te trekken. Dat neemt niet weg, dat als wij niets doen de huidige asymmetrie blijft bestaan. Die vinden wij al decennia lang niet goed.

De rolstoeltaxi's worden vooral in het collectief vraagafhankelijk vervoer en ook in het WVG-vervoer door de bank genomen verzorgd. Er zijn ook wel vrije taxi's geschikt voor rolstoelvervoer. De prijsstelling is wel hoger, als gevolg van investeringslasten en tijdsaspecten. De tijd voor het instappen en uitstappen is sowieso een probleem in het openbaar vervoer. Naar aanleiding van een nota die ik heb gemaakt over gehandicaptenvervoer ben ik uitvoerig in discussie met de Tweede Kamer. Ik vind dit overigens geen reden om te zeggen dat er geen plicht tot acceptatie van gehandicapten moet zijn, maar het is een lastig thema in het openbaar vervoer. Ik probeer de acceptatieplicht en de inspanningsverplichtingen voor de verschillende vervoerders te realiseren, bijvoorbeeld via prestatiecontracten. Via de WVG wordt een deel van de kosten die de gehandicapte zelf maakt gesubsidieerd. Dat maakt dat de bereikbaarheid van het openbaar vervoer op zichzelf niet in het geding hoeft te zijn. De prijs is dus hoger, maar de mogelijkheid van subsidiëren uit hoofde van de WVG maakt dat de gehandicapte door de bank genomen niet op achterstand wordt gezet. Daarvoor wordt beleid ontwikkeld. Het lijkt mij beter dit onderwerp, dat breder is dan alleen taxivervoer, in een breder kader te bespreken.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter! De minister zegt dat de aanschafkosten zoveel hoger zouden zijn en dat dit een legitimatie zou zijn voor het tarief, dat naar mijn idee verrassend veel hoger is. Zeker als de minister een breder beleid gaat

formuleren, lijkt het mij wel goed om dit eens heel nauwkeurig in kaart te brengen. Als de kosten via de WVG gedeclareerd worden, zijn het immers toch weer overheidsmiddelen. Ik heb sterk de indruk dat die bedragen veel te hoog zijn, dus ik zou het wel eens zeer goed onderbouwd willen zien.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik wees er al op dat de minister van Sociale Zaken en ik veertien dagen geleden een nota van mijn hand over gehandicapten en openbaar vervoer met de Tweede Kamer hebben besproken. Er zijn daarbij afspraken gemaakt over een meer integrale benadering en over uitwerking daarvan via WP 2000.

Tot slot nog een vraag aan de heer Van der Lans. Hij heeft zojuist een motie ingediend, mede namens enkele andere fracties, over uitstel met een jaar. Stel nu dat ik zou zeggen dat dit een zeer interessante motie vindt, steunt hij dan het wetsvoorstel?

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter! Ik had deze vraag verwacht. Het antwoord is heel duidelijk: wij zullen het wetsvoorstel niet steunen, maar wij vinden wel dat de minister er een goede start mee moet maken. Zij moet dan ook rekening houden met de positie van de klanten en zij moet hen zo goed mogelijk equiperen. Daartoe moeten al die flankerende maatregelen worden genomen, wat nog wel een jaar zal kosten. Maar dan zou de minister een veel betere start kunnen maken en haar doel veel sneller kunnen bereiken dan nu.

Minister **Netelenbos**: Na dit antwoord moet ik toch zeggen dat ik de Kamer aanvaarding van deze motie ten zeerste ontraad, voorzitter.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Naar mij blijkt, verlangen de leden van de fracties van GroenLinks, de SP, de SGP en RPF/GPV stemming over het wetsontwerp, zodat dit wetsvoorstel nu niet kan worden afgehandeld. Er zal dus volgende week over het wetsontwerp en over de motie gestemd worden.

De vergadering wordt van 18.58 uur tot 20.30 uur geschorst.