

Voorzitter

vergaderrechten in de naamloze vennootschap (26668);

- **Wijziging van de Wet bodembescherming (bijstellen van de financieringssystematiek en wegnemen van enkele onvolkomenheden) (26718);**

- **Bepalingen ter vrijwaring van kredietinstellingen en andere financiële instellingen tegen aansprakelijkheid in verband met maatregelen die samenhangen met sluiting van betalings- en effectenafwikkelingsystemen op 31 december 1999 (26832);**

- **Wet tot herstel van de Wet van 1 juli 1999 houdende wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 302) (26844).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

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

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Het was de bedoeling dat vandaag mijn collega Lemstra zijn maidenspeech in dit huis zou houden over het onderwerp deregulering taxivervoer. Helaas is dit wegens zijn ziekte niet mogelijk. Om die reden neem ik namens de fractie van het CDA de plenaire behandeling over. De schriftelijke voorbereiding is wel door de heer Lemstra verzorgd.

In het voorlopig verslag hebben wij gesteld dat de CDA-fractie in de Eerste Kamer, in navolging van haar geestverwante fractie in de Tweede Kamer, op zichzelf niet onwelwillend staat tegenover deregulering in de taxibranche, mits voldoende rekening is gehouden met de belangen van de consumenten, taxiondernemers en werknemers. En bij dat laatste zitten onze twijfels. De CDA-fractie heeft begrepen dat het officiële uitgangspunt van het onderhavige voorstel was: elementen van concurrentie in de sector te brengen, teneinde de kwaliteit van het taxivervoer te verhogen en/of de prijs ervan te verlagen voor de consument. Met dat uitgangspunt

kan de CDA-fractie in de Eerste Kamer instemming betuigen, maar onze twijfels zitten bij de uitwerking van het wetsvoorstel en dan gaat het met name om de volgende punten:

- de beschikbaarheid van het taxiaanbod op commercieel minder interessante uren en dan vooral in de landelijke gebieden na het loslaten van de 24-uursverplichting;
- het compleet loslaten van het capaciteitsbeleid;
- het ontbreken van een goed instrumentarium voor de minister om met name tijdens de overgangperiode nog bij te sturen in gevallen, waarin de vrees van wildgroei en desastreuze concurrentie bewaarheid wordt.

Deze kwesties, mijnheer de voorzitter, zijn ook uitvoerig aan de orde geweest bij de behandeling van dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer, maar helaas zijn daar amendementen en moties om deze punten te ondervangen, alle verworpen. Wel is door de Tweede Kamer een amendement van de coalitiepartijen aanvaard, waardoor ook nog eens de overgangperiode tot twee jaar wordt beperkt. De minister wijst daar ook op in de memorie van antwoord van 8 november jongstleden. De behandeling in de Tweede Kamer heeft de minister ertoe gebracht een wijziging voor te stellen op het oorspronkelijke wetsvoorstel wat betreft de mogelijkheid tot beïnvloeding van de termijn waarop het eindbeeld in de wet wordt bereikt en de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de evaluatie van de maatregelen.

De bevoegdheden terzake van capaciteits- en vervoergebiedenbeleid zullen binnen twee jaar na inwerkingtreding van de wet vervallen. Wij vinden dat deze termijn nu wel erg kort is geworden. Dit geldt des te meer nu er nog steeds veel zaken moeten worden geregeld. Nu is het wel zo dat er een evaluatie komt, waarvan het rapport binnen achttien maanden aan beide Kamers der Staten-Generaal wordt toegezonden. Maar er moeten volgens de minister dan wel zwaarwegende redenen zijn om het beleid bij te stellen, voordat bij koninklijk besluit kan worden besloten de uitoefening van de bevoegdheden terzake van capaciteits- en vervoergebiedenbeleid gedurende een termijn van ten hoogste twee jaar te verlengen. Dat is een toch wel erg zware

procedure om dit in de praktijk ook mogelijk te maken.

Op één van de vragen van de CDA-fractie heeft de minister in de memorie van antwoord gesteld, dat de hoofddoelstelling van dit wetsvoorstel is om structureel een aanzienlijk grotere rol van de taxi in het personenvervoer te bereiken. Daar kunnen wij natuurlijk van harte mee instemmen. Vervolgens zegt de minister dat het totale beleidspakket van de hoofddoelstelling kan worden gevat onder drie noemers:

a. deregulering van capaciteitsbeleid, tariefbeleid en afschaffing van de vervoergrenzen;

b. het versterken van de kwaliteit door consequente toepassing van de landelijke uniforme eisen die worden gesteld aan de ondernemer, de chauffeur (de introductie van de chauffeurspas), de wettelijke bescherming van de consument (zoals eisen aan de kenbaarstelling van tarieven, het versterken van een kassabon en een klachtenregeling); en

c. adequate controle en handhaving door uitbreiding van het aantal inspecteurs van de Rijksverkeersinspectie en door de invoering van de boordcomputer en het taxikenteken.

Voorzitter! Met de afschaffing van vervoergrenzen kan de CDA-fractie instemmen. Het lijkt ons een goede zaak dat Nederland, gelet op de daarvoor in de stukken gegeven argumenten, één vervoergebied wordt, maar dan moeten wel alle grenzen vervallen en geldt het ook voor Schiphol. Schiphol valt nu niet onder het open aanbiedingsgebied van taxivervoer, aangezien het privaat terrein is. "Schipholtaxi's" kunnen dus straks wel in heel Nederland passagiers oppikken, terwijl Schiphol zelf exclusief voor hen kan blijven. Dat kan natuurlijk niet. Door de Tweede Kamer is daarover met algemene stemmen een motie aangenomen, waarin de regering wordt verzocht te bewerkstelligen dat de NV Schiphol zo snel mogelijk een einde maakt aan de afscherming van de taximarkt op de luchthaven. Kan de minister al meedelen hoe het staat met de uitvoering van deze motie en welke stappen zij inmiddels heeft genomen om een einde te maken aan de status aparte op Schiphol?

De CDA-fractie heeft sterk de indruk, dat de kern van het regime van dit wetsvoorstel eigenlijk is afgestemd op de vraag en aanbod

Baarda

van taxivervoer bij standplaatsen in grote steden. In kleinere gemeenten wordt het merendeel van het taxivervoer verricht na telefonische oproep van de taxi. Alleen bij stations is daar sprake van een rijtje wachtende taxi's, waaruit te kiezen zou kunnen zijn. Dat brengt mij bij het capaciteitsbeleid.

In het voorlopig verslag, hebben wij al opgemerkt dat de definitieve afschaffing van het capaciteitsbeleid kan leiden tot wildgroei en tot het van de markt drukken van de kwalitatief sterke bedrijven. Dit geldt temeer nu het ook tot de mogelijkheden zal gaan behoren om in deeltijd taxivervoer te gaan verzorgen. De minister heeft in de Tweede Kamer gezegd, dat het mogelijk wordt om parttime een taxibedrijf te houden. Het laat zich raden wat er dan kan gebeuren. Tijdens lucratieve uren met veel aanbod zullen taxi's gaan rijden als neven- en deeltijdfuncties tegen afbraakprijzen. Met name voor het platteland en in recreatiegebieden kan dit funeste gevolgen hebben. Iemand zou bijvoorbeeld op een van de Waddeneilanden in de zomer een stacaravan kunnen huren en een taxibedrijf in die zomer kunnen uitoefenen. Dit zou dan ten koste kunnen gaan van de bestaande bedrijven die ook 's nachts en in de winterperiode moeten rijden.

In een aan de Eerste Kamer gezonden brief van de advocaat mr. J.H. van Meurs, gedateerd 25 november 1999, waarvan de minister een afschrift heeft gekregen, wordt erop gewezen dat de markt van het vervoer met personenauto's en kleinbussen nu al volkomen wordt gedomineerd door de openbaarvervoerbedrijven. Dat wil volgens de briefschrijver zeggen, dat de door de overheid gesubsidieerde bedrijven die bovendien eigendom van het Rijk zijn, de huidige en toekomstige taximarktcondities bepalen. Het instrumentarium dat de minister aanprijst voor de liberalisering van de markt, zou het de grote vervoerbedrijven alleen nog maar gemakkelijker maken hun taxivolten ten koste van particuliere bedrijven uit te breiden. De heer Van Meurs noemt als een van de bedrijven die onder het gesubsidieerde geweld van thans Connexion ten onder dreigt te gaan zijn cliënte Taxi Hofman Maassluis. Wil de minister haar visie geven op de conclusies in de brief van mr. J.H. van Meurs? Zullen particuliere taxiondernemingen inderdaad

worden weggedrukt door gesubsidieerde openbaarvervoerbedrijven?

Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer heeft mijn partijgenoot de heer Stroeken een amendement ingediend om enig capaciteitsbeleid mogelijk te laten ook na de overgangperiode. Dit amendement werd door de minister ontraden en door de Tweede Kamer verworpen. In het wijzigingsvoorstel voor het Besluit personenvervoer, dat onze Kamer heeft ontvangen bij schrijven van 17 november 1999, wordt echter in artikel 18, lid 4, wel het voeren van een capaciteitsbeleid mogelijk gemaakt door de verstrekking van het aantal vergunningbewijzen voor taxivervoer te beperken tot het aantal auto's. Wij hadden juist uit de behandeling van het wetsvoorstel tot nu toe begrepen, dat dit niet meer mogelijk zou zijn. Wil de minister hierop een nadere toelichting geven en aangeven hoe het door mij genoemde artikel 18, lid 4, van het wijzigingsvoorstel voor het Besluit personenvervoer zich verhoudt tot het voorstel deregulering taxivervoer?

Mijnheer de voorzitter! De minister is in de memorie van antwoord ingegaan op onze bezwaren tegen het laten vervallen van de 24-uursverplichting. De antwoorden van de minister hebben de CDA-fractie echter niet overtuigd. De minister zegt in haar antwoord dat zekerheid niet kan worden gegeven; wel kan een verwachting worden uitgesproken. Echter, de argumenten waarop deze verwachting is gebaseerd zijn voor ons niet duidelijk. Het is goed er nog eens op te wijzen dat de 24-uursverplichting is ingevoerd op basis van de verordeningen van de decentrale overheden, dus op basis van lokaal inzicht in de materie. Zeker op het platteland verwachten wij problemen, zeker als taxibedrijven parttime gaan functioneren. Handhaven dus die 24-uursverplichting. In een brief van 10 september 1999, aan onze Kamer in afschrift toegezonden op 12 oktober 1999, verzoekt het dagelijks bestuur van het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland de minister de wet op een later tijdstip te doen ingaan, gelet op de problemen die dit bestuur verwacht in de millenniumnacht van 31 december op 1 januari aanstaande. Is de minister bereid dit verzoek te honoreren?

Over de tarieven is reeds veel discussie ontstaan. In de schriftelijke stukken heeft de CDA-fractie al aangegeven er voorstander van te zijn om naast een maximumtarief ook een minimumtarief in te voeren, teneinde de bedrijfszekerheid voor de taxiondernemingen te waarborgen en ter voorkoming van oneerlijke concurrentie. In de stukken wordt verwezen naar voorbeelden in het buitenland; met name het Zweedse model wordt genoemd. Ons bereiken echter berichten dat de deregulering in Zweden helemaal niet zo goed gaat, dat er sprake is van tariefstijgingen en men de zaak weer wil terugdraaien. De minister noemt als voorbeeld het experiment in de Leidse Regio, waar lagere tarieven van 10-20% mogelijk zouden zijn. Maar hoe is hier gemeten? Niet alle taxibedrijven deden mee en er is ook sprake van veel contractvervoer, dat buiten dit wetsvoorstel valt. In recente persberichten wordt de verwachting uitgesproken – dit geldt dan met name voor de grote steden – dat de tarieven zullen stijgen. Het Parool van 24 november jongstleden meldt dat in Amsterdam de tarieven 10 tot 15% zullen stijgen. Graag een reactie hierop van de minister.

In Amsterdam en Rotterdam is de praktijk gegroeid dat vergunningen voor veel geld werden doorverkocht na beëindigen van het taxibedrijf, als een soort pensioensvoorziening. Ik heb het dan over de goodwill-problematiek. Hoewel dit nooit de bedoeling is geweest, is het wel een feit dat vele huidige chauffeurs – in Amsterdam en Rotterdam zijn de meeste kleine bedrijfjes – goed geld hebben betaald voor een vergunning, die straks aan iedereen verstrekt kan worden. Uit de stukken hebben wij begrepen dat de minister gevoelig was voor dit probleem, maar verwees naar het zogenaamde Rotterdamse model, waarbij nieuwe chauffeurs een soort van solidariteitsheffing betalen als zij zich aansluiten bij de taxicentrale om zo een fonds te creëren voor de bestaande chauffeurs. De Rotterdamse taxicentrale heeft echter laten weten dat zij denkt dat er onder het regime van de nieuwe Taxiwet te weinig nieuwe chauffeurs zich bij hen aan zullen sluiten als ze daarvoor een heffing moeten betalen en het zonder aansluiten ook kan. Inmiddels, zo lezen wij in de memorie van antwoord, hebben de Stichting Sanering Taxibranche te

Baarda

Rotterdam en andere belanghebbenden bij het lopende saneringsproject in Rotterdam een verzoek om schadeloosstelling aan de minister voorgelegd. De minister schrijft echter dat het verzoek door haar niet zal worden ingewilligd en geeft daarvoor een aantal redenen. Maar daarmee is het probleem natuurlijk nog niet opgelost. Welke mogelijkheden en/of oplossingen heeft de minister om toch tegemoet te komen aan de goodwillproblematiek?

Voorzitter! Er zullen nog een aantal zaken moeten worden geregeld, zoals de problemen met de chauffeurspas, waar de branche het niet over eens is en pleit om daarvoor het sofi-nummer op te nemen, de invoering van de boordcomputer en het taxikenteken. Ook zullen er flankerende maatregelen moeten worden getroffen, zoals de aanleg van visgraatse taxistandplaatsen, de taxi op de bus- en trambaan etc. Er is weinig tijd, want op 1 januari 2000 wil de minister de wet laten ingaan. Er is wel sprake van een overgangstermijn, maar de taxibedrijven moeten wel tijdig weten, waar zij aan toe zijn, want zij zullen een belangrijk deel van de kosten moeten opbrengen. Goed overleg met de branche is daarvoor een vereiste. Dat het daarmee niet goed gaat, blijkt ons uit een brief en een persbericht, gedateerd 4 oktober 1999, van het Koninklijk Nederlands Vervoer. KNV Taxi klaagt zich erover dat de chauffeurspas zonder overleg met de bedrijfstak wordt ingevoerd, zonder dat rekening is gehouden met de toezeggingen van de minister hieromtrent. KNV Taxi heeft om deze reden het overleg met de minister op 29 september jongstleden opgeschort. In de memorie van antwoord lezen wij, dat de regelgeving tot invoering van de chauffeurspas reeds per 1 oktober van kracht is geworden. In een brief, gedateerd 1 oktober 1999, verzoekt KNV Taxi om op korte termijn van de minister een inhoudelijke reactie te ontvangen, waarbij ingegaan wordt op eerder door haar gedane toezeggingen. Wil de minister meedelen welke reactie zij heeft gegeven op de brief van KNV Taxi, hoe thans het overleg met de branche verloopt en welke toezeggingen zij inmiddels heeft gedaan en nog zal doen?

De lokale knelpunten op het gebied van infrastructuur zijn niet opgelost. Met de aanpak daarvan

moet zelfs nog worden begonnen. Wil het first-in-first-out-systeem kunnen functioneren, dan moeten wel tijdig maatregelen zijn genomen. In de memorie van antwoord schrijft de minister dat in de Stuurgroep openbaar vervoer de onderzoeksresultaten inzake de herinrichting van taxistandplaatsen in november 1999 zullen worden besproken. Ook de bekostiging van de herinrichting komt daarbij ter sprake. Dat is allemaal wel erg laat. Wil de minister meedelen wat thans de stand van zaken is, wie de kosten zal dragen en hoe de medewerking van gemeenten en de Nederlandse Spoorwegen is?

Over de datum van inwerkingtreding lezen wij op blz. 24 van de memorie van toelichting het volgende: "In het kabinetstandpunt is als inwerkingtredingsdatum van deze wet genoemd 1 januari 2000 met het streven de publicatie in het Staatsblad ruim daarvoor te laten plaatsvinden. Hiermee was beoogd dat alle betrokkenen – branche, klanten, vergunningverleners, instanties voor controle en handhaving – tijdig zouden kunnen inspelen op de nieuwe regels." Het is vandaag 30 november 1999 en de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel is nog niet voltooid. Voor 1 januari kan van "tijdig inspelen" geen sprake zijn. Naast de bezwaren die de CDA-fractie tegen dit wetsvoorstel heeft, moet zij concluderen dat, gelet op de invoeringsdatum van 1 januari 2000, verschillende elementen niet invoeringsrijp zijn, dan wel op korte termijn nog geregeld moeten worden. Deze elementen heb ik tijdens mijn betoog genoemd. De CDA-fractie kan zich niet aan de indruk onttrekken dat deze wet op onverantwoorde wijze wordt doorgedrukt en dat marktwerking hier van middel tot doel is verheven. Met belangstelling wachten wij de reactie van de minister af.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Bierman-Beukema toe Water, die haar maidenspeech zal houden.

□

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Om mij mentaal voor te bereiden op de discussie van heden heb ik mij vanochtend, komend uit het centraal station, naar de taxistandplaats

begeven. Ik trof daar een fikse rij – in mijn ogen – gelijksoortige auto's aan. Toen ik iets te veel belangstelling toonde voor één van de auto's achterin de rij, werd ik resoluut naar de voorste verwezen. Wat zou het kosten van Den Haag Centraal naar het Binnenhof? Er is een dikke kans dat je een tijdje vastzit. Ik weet trouwens überhaupt niet wat de tarieven zijn. Ik ben dus maar gaan lopen, ook niet slecht voor de modal split.

Voorzitter! Het wetsvoorstel kent een lange voorgeschiedenis met als herkenbaar startpunt het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat, dat in 1994 werd uitgebracht. De raad is van mening dat de huidige situatie niet voldoet. Het taxibeleid is te veel op de producent en te weinig op de consument gericht.

In 1995 laat de Werkgroep marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit – de commissie-Jonker – haar licht schijnen over de validiteit van doelstellingen, effecten van regelgeving en de vaststelling van tarieven en brengt zij het rapport "Taxi naar de toekomst" uit. De werkgroep wijt de matige prestaties van de taximarkt, zoals hoge prijzen, lage efficiëntie en bezettingsgraad, onvoldoende kwaliteit en lage innovatiegraad voor een groot deel aan de vergaande regulering van de markt. Een en ander leidt ertoe dat de taxi slechts een bescheiden, statische rol in het verkeers- en vervoersbeleid vervult en het aandeel van het taxivervoer in de modal split beperkt is.

Kern van de voorstellen van de werkgroep is een vergaande deregulering van het taxibeleid om de gewenste marktwerking en concurrentie te bewerkstelligen. Verwacht wordt dat de kettingreactie die hierdoor ontstaat uiteindelijk zal leiden tot een betere afstemming tussen vraag en aanbod en – dat is het belangrijkste – een toename van het taxigebied. Het zal niet verbazen dat deze aanpak de VVD-fractie bijzonder aanspreekt.

De regering heeft in grote lijnen het advies van de commissie-Jonker overgenomen en middels het aan de orde zijnde wetsvoorstel geregeld dat vergunningverlening wordt gecentraliseerd, de minister een maximumtarief kan vaststellen, vergunningen nog twee jaar gebiedsgebonden zijn en de minister nog twee jaar vergunningen kan weigeren op basis van een bijgesteld

Bierman-Beukema toe Water

capaciteitsbeleid. Vastgelegd is bovendien dat de minister binnen achttien maanden verslag zendt naar de Staten-Generaal over de doeltreffendheid en effecten van deze wet. Als daar zwaarwegende redenen voor zijn, kunnen gebiedsbeperking en capaciteitsbeleid met maximaal twee jaar verlengd worden.

Mijnheer de voorzitter! Nederland is niet het enige land dat probeert, met een dergelijke vorm van deregulering het taxigebied een impuls te geven. De talrijke ervaringen in het buitenland laten zien dat de beoogde doelstelling van "een beter taxiproduct voor een reële prijs" zeker niet zonder meer en gegarandeerd gehaald wordt. Mijn fractie onderschrijft daarom van harte de door de regering voorgestelde voorzichtige en geleidelijke invoering van maatregelen en de aandacht voor kwaliteitseisen.

Zo zal bij de afbouw van het capaciteitsbeleid de aanvrager van een ondernemersvergunning moeten aantonen dat hij voldoet aan de landelijke omzetnorm. Daarnaast gaan wij ervan uit dat de minister voor ten minste twee jaar een maximumtarief zal vaststellen. Wij hebben het ontwerp van de ministeriële regeling inmiddels ontvangen. Mocht het vervallen van de 24-uursverplichting ongewenste effecten opleveren, dan zal dat blijken uit de monitoring en kan eventueel aan het einde van het derde jaar een 24-uurseis worden ingevoerd.

Wij verwachten dat de klachtenregeling die haar beslag krijgt in de Wet personenvervoer 2000 een kwaliteitsborgende werking zal hebben en dat de verplichte boordcomputer de klant betere informatie zal verschaffen bij de afrekening.

Mijn fractie verwacht dat genoemde maatregelen toereikend zijn om ongewenste bijverschijnselen zoals tariefstijgingen, vermindering van service en verschraling van kwaliteit, te voorkomen. De ervaringen uit het buitenland leren ons dat dit soort flankerend beleid noodzakelijk is en dat wij te maken hebben met een speciaal product in een speciale markt.

Mijnheer de voorzitter! Het is aannemelijk dat het nieuwe regime met name in stedelijk gebied en binnenstedelijke agglomeraties zijn vruchten zal afwerpen en leiden tot

een meer substantiële rol van de taxi binnen de vervoersketen. Cruciale randvoorwaarde is hiervoor nog wel dat de taxistandplaatsen zodanig aangepast worden dat het praktisch mogelijk wordt, een andere taxi te kiezen dan de voorste. Graag zou ik van de minister willen vernemen of zij op basis van de laatste inzichten verwacht dat gemeenten binnen afzienbare tijd kans zien en bereid zijn, dit te doen.

Een andere vraag is hoe het zit met het platteland. Zullen zich in de dunner bevolkte gebieden prijsstijgingen voordoen? Zal de beschikbaarheid in de nachtelijke uren door het vervallen van de 24-uursverplichting te wensen overlaten? Bij hantering van te hoge prijzen door ondernemers in deze gebieden is de kans groot dat er concurrentie zal ontstaan en de aanbieder met een lagere prijs klanten naar zich toe zal trekken. Ondernemers die nu 24 uur per etmaal voor hun klanten klaarstaan, zullen dat straks ook willen doen, zo mogelijk op basis van een onderlinge regeling. Wij kunnen ons daarom vinden in het hierover gestelde in de memorie van antwoord.

Mijnheer de voorzitter! Het voorgestelde pakket maatregelen doet een groot beroep op de veranderingskracht van de branche. Het valt daarom te betreuren dat er, ondanks de lange voorgeschiedenis van het wetsvoorstel, op dit moment geen sprake is van draagvlak binnen de gehele branche. Belangrijk en begrijpelijk pijnpunt betreft het onderwerp van de goodwill-kosten. Om ondernemers die tegen hoge kosten in het bezit zijn gekomen van een vergunning niet te duperen, heeft de overheid een fiscale tegemoetkoming in het leven geroepen. Sinds 1 januari 1998 kan de goodwill versneld fiscaal worden afgeschreven op een wijze die het beste aansluit bij de individuele situatie. Voor deze maatregel is een bedrag van 300 mln. begroot.

Een ander pijnpunt voor de branche betreft het in de wet opnemen van het eindbeeld. Het kan in sommige gevallen voordelen hebben, niet alles op voorhand dicht te regelen, maar de overheid moet ook niet alle opties open willen houden. Maatregelen moeten geleidelijk en prudent worden ingevoerd en begeleid, maar het moet wel voor iedereen duidelijk zijn dat er sprake is van een wezenlijke

stelselverandering en dat een bepaalde hoeveelheid tijd beschikbaar is voor aanpassing aan deze nieuwe omstandigheden. Met het eindbeeld, dat na maximaal vier jaar bereikt moet zijn, is duidelijk welke dereguleringsmaatregelen op welk tijdstip hun beslag krijgen. De VVD-fractie steunt daarom de regering in haar beslissing om dit eindbeeld toch op te nemen. Wat geheel ontbreekt in het kabinetsstandpunt en in de memorie van toelichting is een streefbeeld in kwantitatieve zin. Als operationele beleidsdoelstellingen worden genoemd: een absolute toename van het taxigebied en een relatieve toename ten opzichte van concurrerende modaliteiten en dan vooral de auto.

Het aandeel van de taxi in de totale vervoersketen is nu ruim 1%. Dat aandeel moet groter worden, absoluut en relatief, maar hoeveel groter? Wanneer kunnen wij zeggen dat de operatie geslaagd en het beleid effectief gebleken is? Wat is in de specifiek Nederlandse context op termijn een haalbaar en wenselijk percentage? Wat is de mening van deskundigen hierover? Mijn fractie beschouwt het ontbreken van dit streefbeeld als een omissie. Het reduceert monitoring en evaluatie op voorhand tot vragen als: zit er beweging in de markt; worden er nieuwe vergunningen aangevraagd; hoe ontwikkelen de tarieven zich; doen zich ongewenste nevenverschijnselen voor? Deze vragen moeten worden gesteld en de vinger moet aan de pols worden gehouden, laat daar geen misverstand over bestaan. Maar wat nu ontbreekt is de mogelijkheid om het traject van de uitgangssituatie naar het bereiken van een redelijke eindsituatie te volgen en waar nodig nog bij te sturen.

Mijnheer de voorzitter! Concurrentie in prijs en kwaliteit in het taxivervoer is in de huidige situatie niet of nauwelijks mogelijk. De voorgestelde deregulering opent die mogelijkheid en de flankerende maatregelen moeten voorkomen dat deregulering ontaardt in ontregeling. De praktijk zal moeten uitwijzen in welke mate het wetsvoorstel gezonde marktwerking bevordert en de Nederlandse taxi in het belang van de consument een rol van betekenis geeft. Mijn fractie heeft, alles afwegende, vertrouwen in de positieve werking van deze aanpak,

Bierman-Beukema toe Water

maar ziet graag het antwoord van de minister op de gestelde vragen tegemoet.

De **voorzitter**: Ik wens mevrouw Bierman-Beukema toe Water geluk met haar maidenspeech. Ik wijs de leden erop dat zij een carrière heeft gehad in de plaatselijke politiek en op het ministerie van Binnenlandse Zaken, waar zij directeur was van de directie Informatievoorziening en bestuurlijke betrekkingen. Ik vind het heel bijzonder dat zij uit de gemeente Heemstede komt, waar zij wethouder was, want ook de fractievoorzitter van de VVD komt uit Heemstede. Ik denk dat de gemeente Heemstede trots mag zijn op deze grote VVD-vrouwen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Terlouw, die, althans in dit huis, zijn maidenspeech houdt.

□

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter! Een jaar of vijftien geleden had ik de gelegenheid om een korte literatuurstudie te verrichten naar de volgende vraag: wat is het effect op een stad of een stadswijk als je er een nieuw metrostation vestigt? Ik had literatuur ter beschikking over Parijs, New Castle, München en Tokio. Je zou denken dat deze grote steden toch enigszins te vergelijken moesten zijn. Ze hebben dezelfde functie. Er zijn veel verschillen, maar er moet toch ook veel gemeenschappelijks zijn, dezelfde dimensie zeg maar. Tot mijn verrassing was er niet één algemene conclusie te trekken, niet op het gebied van de economie, de werkgelegenheid, de cultuur of de demografie. Die steden waren zo verschillend dat ik met lege handen stond toen ik de studie had verricht. Een paar jaar geleden heb ik mij voor de universiteit van Amsterdam beziggehouden met stadsdistributie. Dat komt meer en meer in de mode. De bevoorrading van binnensteden wordt steeds belangrijker. Ik moest tot nagenoeg dezelfde conclusie komen. Alle studies die er zijn, ook internationaal bekeken, leiden niet tot regels die je kunt gebruiken. Kennelijk zijn steden, ofschoon van eenzelfde soort, toch zo verschillend

dat het heel moeilijk is om algemene maatregelen te verzinnen.

Ik kwam op deze gedachten toen ik de documentatie zag die door het ministerie en de taxibranche naar ons zijn gestuurd. Daarin werden alle mogelijke opmerkingen gemaakt over het effect van regulering of deregulering. Ook daar kon ik eigenlijk geen chocola van maken. Je weet niet wat het effect is. Als je dat vaststelt, dan denk je misschien: dan moet je de smaak van de pudding maar te weten komen door haar te eten. Maar daar moet je voorzichtig mee zijn. Het is natuurlijk geen geringe maatregel als je bescherming van een markt wegneemt. Dat kun je niet lichtvaardig doen.

Wat is het nadeel van een vrije markt voor de verkoper? Dat is evident. Het nadeel van de vrije markt voor de koper is dat er concurrentie is. En wat is het voordeel voor de koper op een vrije markt? Ook dat is evident. Het voordeel is dat er concurrentie is. Dat heeft wellicht zo zijn effect op de kwaliteit en de prijs van de artikelen die worden aangeboden. Ik moet daar vaak aan denken als ik hoor dat artsen spreken over het vrije ondernemerschap. Zij zeggen dat zij vrije ondernemers zijn, maar dat is een volstrekte illusie. De essentie van de vrije markt ontbreekt daar: er is namelijk geen concurrentie. Als er wel concurrentie zou zijn, kan dat voor de cliënt in ieder geval invloed op de prijs hebben. Het kan ook invloed hebben op de keuzevrijheid. Die is er wel, maar die is toch enigszins beperkt.

Ik meen dat het in het algemeen goed is om ons af te vragen wat de voordelen en de nadelen zijn als je aan het liberaliseren slaat. De voordelen noemde ik al. Dat is natuurlijk de marktwerking. Dat is de beste regulator. De invisible hand van Adam Smith bestaat nog altijd. Dat is op zo'n markt ten voordele van de koper. Een ander voordeel is dat er een optimum, een zeker evenwicht, tot stand komt op zo'n markt tussen vraag en aanbod. En als het goed is, gebeurt dat bij de laagste prijs. Een groot voordeel is ook dat er vrije toegang is voor ieder die tot die markt wil toetreden. Dat is eerlijk tegenover belanghebbenden en belangstellenden.

Liberaliseren heeft echter ook nadelen en het is goed om je dat te realiseren. Om te beginnen tast je wellicht verworven rechten aan of

gewoonterechten. Dat doet zich zeker voor bij de deregulering van de taximarkt. Er kan kapitaalvernietiging optreden bij deregulering. Dat hoeft ik nu niet verder uit te werken. Het kan hard uitpakken voor sommigen. Het kan leiden tot verspilling. Twee spoorlijnen naast elkaar leggen die met elkaar willen concurreren, is een duidelijke vorm van verspilling. Verder kun je bij regulering bepaalde waarborgen inbouwen. Bij deregulering is dat veel moeilijker, al wordt dit in het onderhavige geval wel zo goed mogelijk geprobeerd.

Het is interessant dat de verkeers- en vervoersmarkt niet alleen in Nederland, maar ook in Europa en feitelijk in de hele wereld altijd heel sterk beschermd is geweest. Dat wordt onder andere veroorzaakt door de wens geen dubbele infrastructuur te willen aanleggen. Velen zien daarnaast het openbaar vervoer als een basisvoorziening. Daarbij speelt de nutsgedachte een zekere rol. Het zit hem misschien ook wel in de krachtige organisatie van degenen die bij de verkeers- en vervoersmarkt betrokken zijn. Ik heb dat sterk gemerkt toen ik in Parijs werkte. Er is bijna geen minister die op kan tegen de spoorwegbonden. Veel verkeers- en vervoersministers hebben daar enorme problemen mee. Deze bonden hebben vaak grote politieke invloed. Het gaat hierbij ook vaak om het beschermen van nationale belangen. Ik noem de cabotage in het wegvervoer. Het gaat dan om iemand die in het ene land is gevestigd en goederen vervoert binnen een ander land. In deze sector heet dat cabotage. Dat heeft heel lang niet gemogen. Een en ander komt heel langzaam tot stand, omdat men zich daar krachtig en effectief tegen weet te verzetten.

In 1985 heeft Lord Cockfield, de toenmalige commissaris bij de EEG, een witboek gepubliceerd, waarin hij zei de markt vrij te willen maken in 1992. De liberalisering heeft toen een geweldige versnelling gekregen. Verkeer en vervoer heeft zich met kracht een hele tijd verzet. Van lieverlee is het echter ook in die sector in Europa gedeeltelijk gelukt. Wij zien nu liberalisering bij de bussen en pogingen daartoe bij het spoor. Dat laatste is nog steeds zeer moeilijk. Men probeert het wel. In zo'n markt past, dunkt mij, geen sterk gereguleerde taxibranche. Bij het particulier openbaar vervoer vindt de minister mij aan haar zijde.

Terlouw

De branche zegt dat het resultaat slechter zal zijn voor de consumenten. Ik vraag mij af of dat nog kan in Nederland. Ik heb een persoonlijke noot op dit punt.

Vorige week wilde ik van het Centraal Station in Utrecht naar het Wilhelminapark. Dat is geen kolossale afstand, maar het kostte toch f 24. In Parijs kan ik voor 75 franc, ongeveer f 24, bijna de hele stad door. Dat is echter wel een stad van een ander formaat dan de door mij overigens zeer gewaardeerde stad Utrecht. Vorige week was ik ook op het station in Deventer op een regenachtige dag. Er was echter geen taxi. Dat overkomt mij zeer regelmatig in Deventer. De bus heeft 's avonds een uurdienst. Wat moet je dan als je naar Twello moet? Ik ben dan zeer geneigd om aan een willekeurige automobilist te vragen of hij mij alstublieft voor f 25 naar Twello wil brengen. Dat mag echter helemaal niet. Hij mag het niet doen. Ik mag het niet vragen. Ik heb zo'n gevoel dat bij een gedereguleerde taximarkt de zaken in deze zin wat beter kunnen worden. Of het dus zoveel slechter wordt voor de consument? Bij mij wil het er nog niet onmiddellijk in. Ik kan het niet uitsluiten, kijkende naar de literatuur.

Voorzitter! Er zijn talloze vragen die ik zou kunnen stellen over eventuele voortgang. Ik zal die vragen slechts aanstippen. Voorgaande sprekers zijn er al op ingegaan. Hoever is de minister gevorderd met Schiphol? Hoe staat het met de herinrichting van de standplaatsen van taxi's? Hoe zal het op het platteland worden? Is daar meer inzicht in? Hoe staat het met de 24-uursbeschikbaarheid, zeker op het platteland? Mij baart die zorgen. Wie heeft er nog zin om om drie uur 's nachts met een taxi klaar te staan als het tarief geplafonneerd is? Daar kon wel eens een groot probleem ontstaan. Ik weet niet of de minister, na de uitvoerige schriftelijke gedachteswisseling hierover nog iets kan zeggen. Mocht dat zo zijn, dan ben ik daarin zeer geïnteresseerd.

Bij een operatie als deze is het natuurlijk van het grootste belang om goed te evalueren, de jaarlijkse monitoring te houden, en goed in de gaten te houden wat het effect is van wat het kabinet en de medewetgevers aan het doen zijn. Desnoods moeten wij rereguleren. Ik hoop natuurlijk van harte dat dit niet nodig zal zijn.

Voorzitter! Een deel van de branche is boos. De Taxicentrale Amsterdam BV beschuldigt de minister van minachting van de betrokkenen, zo las ik in een brief. Er wordt bescherming weggenomen en er wordt vrije toetreding aan anderen geboden. Dat is geen minachting, maar het maken van een politieke keuze. Het kabinet en de Tweede Kamer hebben die gemaakt. Wij staan nu voor het maken van een keuze. Het toerbeurtsysteem in de binnenvaart is afgeschaft. Dat vonden de schippers niet leuk. Het is echter gelukt en het werkt, voorzover ik kan waarnemen, heel behoorlijk. Makelaars hebben geen vast courtagetarief meer. Bij de notarissen is een wet in werking getreden. Er is sprake van concurrentie op het spoornet. Het busvervoer wordt geliberaliseerd. Elektriciteit wordt een marktgoed. Wij leven in een tijd waarin dit soort dingen gebeuren. Is dat allemaal minachting voor de leverancier? De vraag stellen, is haar beantwoorden. De fractie van D66 heeft er zorg over als de overheid zich als een ondernemer gaat gedragen en zich ziet als een van de spelers in het veld. De overheid is de overheid en is wezenlijk iets anders dan een marktpartij. De liberalisering, marktwerking, is dunkt mij medeveroorzaker van de enorme economische groei die wij beleven en heeft al een hele hoop positieve effecten te zien gegeven. Het past in het beeld van de tijd en het is fair tegenover anderen die gedereguleerd zijn dat dit ook in de taxi-branche gaat geschieden, omgeven door zorgvuldige waarborgen. Ik ga ervan uit dat bij de monitoring en de evaluatie zorgvuldig wordt gekeken naar de positie van de taxibedrijven en dat de overheid, die de zorg heeft voor alle burgers en dus ook voor taxiondernemers, daar heel zorgvuldig op let. Als de markt een te strenge scherprechter zal blijken te zijn, wat ik niet vermoed, moeten wij dit opnieuw bezien.

Intussen hoop ik met voorgaande sprekers dat als het wetsvoorstel het haalt en in het Staatsblad komt de deregulering ertoe bijdraagt dat de taxi een belangrijker rol gaat spelen in het openbare particuliere vervoer, want het aandeel van de taxi daarin is absoluut te klein. Laten wij niet uit het oog verliezen dat wij het hebben over een klein gebiedje van de enorme congestieproblematiek die er is en die verder op ons afkomt. Die

wordt niet veroorzaakt door het goederenvervoer. Daar zullen wij in een volgend beleidsdebat met de minister over van gedachten wisselen. Die wordt veroorzaakt door het particuliere autovervoer. Het particuliere autovervoer kunnen wij met geen mogelijkheid volgend jaar naar het openbaar vervoer verplaatsen. Daar is geen denken aan. Maar als wij een deeltje kunnen oplossen door de taxi iets meer te gebruiken, zal blijken dat deze wet ontzaglijk nuttig is. Ik hoop dat het daartoe zal komen.

De **voorzitter**: Mijnheer Terlouw, uw zeer gevarieerde politieke loopbaan is over het algemeen bij de mensen bekend. Ik denk dat minder bekend is dat u uw carrière begonnen bent als researchmedewerker op het gebied van de plasmafysica. Ik heb natuurlijk geprobeerd een band te leggen met uw maidenspeech van vandaag, maar dat is mij niet gelukt. Ik zag wel dat u uw politieke carrière begonnen bent als gemeenteraadslid in Utrecht. Ik begrijp dat u daarom gekomen bent met het voorbeeld van de hoge taxiprijzen. Ik vroeg mij af of u toen niets gedaan had kunnen hebben aan het afgeven van vergunningen in Utrecht om op die manier de prijs te drukken.

Maar dit terzijde. Ik wens u geluk met uw maidenspeech. Wij hopen nog veel van u in dit huis te horen en misschien te lezen.

De vergadering wordt enige minuten geschorst.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Castricum. Ik wijs erop dat dit wetsvoorstel kennelijk zo bijzonder is dat nu ten derden male een maidenspeech wordt gehouden.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! Het regent maidenspeeches vanmiddag!

Afgelopen weekend zijn bij een grote controle in Valkenswaard de chauffeurs van vijftig taxi's en bussen tegen de lamp gelopen, omdat er iets mis was met hun voertuigen, zo meldde Radio 1. Dat is niet mooi. Ik hoop dat het om kleinigheden ging, maar dan nog. Ik hoop dat het om kleinigheden ging, maar dan nog. Mensen die lijf en leden toevertrouwen aan ondernemers die er hun beroep van hebben

Castricum

gemaakt tegen betaling personen te vervoeren moeten ervan op aan kunnen, dat ze in goede handen zijn en dat regels daadwerkelijk gehandhaafd worden.

Hoewel het niet gebruikelijk is, zo heb ik inmiddels na een paar maanden in de Kamer begrepen, dat hier de gebeurtenissen van de dag worden doorgenomen, meende ik er goed aan te doen deze actualiteit "mee te nemen" omdat zij rechtstreeks verband houdt met het onderwerp waarover wij vandaag praten.

Deregulering en marktwerking hebben tijdens de algemene beschouwingen, twee weken geleden, veel aandacht gekregen, niet in de laatste plaats door de bijdrage van mijn fractievoorzitter, die in haar betoog genuanceerd was, maar die het uiteindelijk – veel fracties hebben erover gesproken – daarheen heeft weten te leiden, dat de regering met een notitie komt waarin de verschillende elementen van de MDW-operatie – marktwerking, deregulering, wetgevingskwaliteit – nog eens op hun merites zullen worden bezien. Voor de Taxiwet, die wij vandaag bespreken, komt die notitie te laat. De weg die het wetsontwerp heeft afgelegd was lang en moeilijk. Na de uitvoerige debatten in de Tweede Kamer, zowel in commissieverband enkele jaren geleden als plenair kort voor het zomerreces, zijn de opvattingen van de collega's aan de overkant kenbaar gemaakt.

Hoewel het enthousiasme in onze Eerste-Kamerfractie binnen de perken is gebleven, was er eensgezindheid over de noodzaak dat de taxibranche een beetje wordt opgeschud. De minister is daarbij, zoals ik in de stukken vele malen heb kunnen lezen, niet over één nacht ijs gegaan. Desondanks heeft ook zij de nodige twijfels over de uiteindelijke uitkomst van de operatie. Het kan ook moeilijk anders. De heer Terlouw heeft er ook op gewezen dat niemand in staat is om precies aan te geven wat de nieuwe Taxiwet, als onderdeel van de Wet Personenvervoer, op zal leveren. Wat vaststaat is dat er iets moet gebeuren. Wat verstandig is, is dat de minister de nodige veiligheidskleppen heeft ingebouwd. Wat we mogen hopen is dat die niet in werking hoeven te worden gesteld, omdat het doel van de operatie goeddeels kan worden gerealiseerd.

Voorzitter! Het is een berekening die waarschijnlijk niet tot achter de komma klopt maar ver zal ik er niet naast zitten, anders word ik hier of later wel gecorrigeerd. Wanneer we de medeburgers beneden de 18 jaar niet meetellen zijn we in Nederland in het tegelijk rijke en zorgelijke bezit van een personenauto per twee inwoners. Sinds 1986, om een willekeurig jaartal te nemen, is de verkeersdruk met bijna 60% gestegen. Dit jaar, 1999, zullen naar verwachting meer dan 700.000 personenauto's en bestelwagens aan wat wel "het park" wordt genoemd, worden toegevoegd.

In het gekrioel dat achter die cijfers schuilgaat proberen zo'n 17.000 taxi's een weg te vinden, als het moet met nog wat meer enthousiasme dan de gemiddelde weggebruiker. Gezamenlijk "scoren" die taxi's tussen de 1 en 2% van de totale mobiliteit, meer een dan twee heb ik uit de stukken begrepen. Het lijkt niet veel maar gezien de functie van de taxi moet die prestatie niet worden onderschat. Het moet wel beter.

"De hoofddoelstelling van het gewijzigd voorstel van de deregulering taxivervoer is om structureel een aanzienlijk grotere rol van de taxi in het personenvervoer te bereiken", laat de minister van Verkeer en Waterstaat ons in de memorie van antwoord weten. Hoewel ik er enigszins verbaasd over ben dat in de beleidsmaatregelen om de groei van de personenauto-kilometers te beperken (Beleids-effect-rapportage 1998) het woord taxi niet voorkomt, lijkt me dat een nobel toegevoegd streven. De vraag is echter wat het concreet betekent. Wanneer acht de minister deze nu nog omstreden operatie geslaagd? Welke beleidsconsequenties denkt zij te moeten trekken wanneer nog in haar lopende ambtsperiode het tegendeel zal gebeuren van wat zij verwacht? Ik stel deze vragen omdat de minister ook zelf nogal omzichtig schrijft en spreekt over de uitkomst die zij verwacht. De nieuwe wet- en regelgeving heeft al veel kruim gekost en zal nog veel inzet vergen. Van decentralisatie naar centralisatie, waar in de "vervoersketen" het streekvervoer en delen van de spoorwegen een tegengestelde beweging maken, maar zich tegelijkertijd steeds nadrukkelijker op de taximarkt begeven. Van de vanzelfsprekendheid van dienstverle-

ning het klokje rond in stad en land naar de vrijheid om zelf te beslissen waar en wanneer wel of niet gereden wordt en tegen welke prijs. De minister zal begrijpen dat wij best begrip kunnen opbrengen voor de terughoudendheid die zij ook zelf aan de dag legt.

Voorzitter! Meer prijsdynamiek, meer mogelijkheden om als beroepsbeoefenaar in de markt te komen, afschaffing van het toerbeurtsysteem. Dat is, wederom in MDW-termen, de kern van dit voorstel. De voorbeelden van gelijksoortige ontwikkelingen in sectoren als de makelaardij en het notariaat kan ik, heel eerlijk gezegd, niet goed beoordelen. Van de binnenvaart ben ik een beetje beter op de hoogte. Een vergelijking daarmee gaat in ieder geval niet op, omdat er langs verschillende kanalen honderden miljoenen gulden in die sector zijn geïnvesteerd vooraleer de liberalisering een feit kon worden. En ook hierbij kan pas op langere termijn worden gezien, wat het effect van de maatregelen voor de binnenvaart zelf en voor het vervoersbeleid in meer algemene zin zal zijn. Overigens juichen wij het toe dat de kosten en baten van het MDW-project beter in beeld gebracht gaan worden. Wellicht dat daardoor én door monitoring en evaluaties het draagvlak voor het beleid versterkt kan worden.

Het is, denk ik, een eufemisme wanneer ik zeg dat het met het draagvlak voor de nieuwe Taxiwet op dit moment nog niet buitengewoon goed gesteld is. In onze schriftelijke inbreng hebben wij de minister gevraagd wat zij verstaat onder "ontwikkelingen die leiden tot brokken en die niet in het belang van de passagier of de ondernemer zijn". Haar antwoord is duidelijk. De vrees bestaat dat het met name in de grote steden wel weer eens zou kunnen gaan rommelen, zoals eerder – of nog steeds? – het geval was bij de toetreding van Taxi Direct in Amsterdam en de Treintaxi in Amsterdam en andere steden. Terecht laat de minister er geen misverstand over bestaan: intimidatie dient tot uitsluiting te leiden. En terecht ruimt zij ook een ander misverstand uit de weg: tarieven dienen publiek bekend te worden gemaakt, ze dienen in en op de auto zichtbaar te zijn en er kan niet over worden onderhandeld. Ik heb het gevoel dat op dit laatste punt veel

Castricum

voorlichting nodig is, omdat dit voor veel reizigers nog absoluut onduidelijk is. Wellicht zou er, wanneer er in de branche zelf geen draagvlak is om hier een massieve campagne tegenaan te zetten, voor de overheid een taak zijn weggelegd om de burger op dit vlak te informeren.

Voorzitter! Ik voeg hieraan naar aanleiding van de discussie van vanochtend in mijn fractie nog iets toe. Bij ons rees de vraag, hoe het zit met de acceptatieplicht, nu en straks bij de nieuwe wetgeving. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik het antwoord op deze vraag schuldig moest blijven. Ik vraag de minister dan ook of zij hierover haar licht zou willen laten schijnen, waarbij ik uiteraard met name aan ouderen en gehandicapten denk.

Een hoofdstuk apart in de kleurrijke geschiedenis van de Nederlandse taxi – het is ook al door vorige woordvoerders gezegd – wordt gevormd door het “Schipholvervoer”, meer in het bijzonder door de status aparte die de nationale luchthaven bezit, zoals de heer Baarda het noemde, ook als het om de taxi gaat. Hoewel ik begrip kan opbrengen voor de bijzondere positie die Schiphol ook voor de toekomst claimt, denk ik dat het beter zou zijn als het zich naar de nieuwe situatie voegde. De luchthaven heeft gewezen op het belang van de kwaliteit van het vervoer, omdat het voor miljoenen mensen om de eerste kennismaking met ons land gaat. Dit mag zo zijn, doorslaggevend is het in onze ogen niet. Met de nieuwe Taxiwet wordt juist kwaliteit en een gedifferentieerd aanbod beoogd. Het zou moeilijk te verdedigen zijn, wanneer een van de belangrijkste marktplaatsen die ons land kent op het gebied van taxi's, van de deregulering wordt uitgezonderd. Terecht heeft de minister Schiphol erop gewezen dat het taxibeleid, dat men ook in de toekomst denkt te voeren, wezenlijk strijdig is met de nieuwe wet. Al dan niet via de NMA wordt er, zo heb ik begrepen, toegewerkt naar een min of meer op Schiphol toegesneden model waarin de markt toch kan worden geopend. Mij dunkt, dat het moeilijk is uit te leggen, wanneer het bij één uitzondering blijft.

Zoals ik al eerder aangaf, is het aandeel van de taxi in de mobiliteit beperkt, al mag het belang ervan niet worden onderschat. Dit laatste heb ik ook gezegd. Dit geldt zowel voor de

straattaxi als voor het contractvervoer. De minister beoogt de positie van de taxi in de keten van het totale personenvervoer aanzienlijk te versterken. Ik heb mij wel eens afgevraagd of dat met gesloten beurs kan. Zo goed als het collectief openbaar vervoer ook in de nieuwe situatie een financiële band met de overheid zal onderhouden, zo goed lijkt het mij denkbaar dat onder omstandigheden ook het meer individuele openbaar vervoer, als onderdeel van de keten, tegemoet wordt gekomen. Veiligheid op straat en leefbaarheid van het platteland behoren tot de prioriteiten van alle overheden. Daar wordt in alle opzichten veel in geïnvesteerd. Tegen die achtergrond is het niet goed te begrijpen dat veel burgers in de avonduren steeds meer afhankelijk worden van de diensten die particuliere auto's nu eenmaal 24 uur per dag kunnen bieden.

De minister verwacht van de nieuwe Taxiwet een aanmerkelijke groei van het vervoer. In Amsterdam is daar enthousiast op gereageerd. De taxicentrale moet de tarieven met 10% tot 20% gaan verhogen om aan de zegeningen van de deregulering het hoofd te kunnen bieden. Is dat mogelijk een gevolg van de afwaardering van de vergunningwaarde? Ik mag wel zeggen dat dit een van de hoekstenen van de nieuwe Taxiwet is. In de Tweede Kamer, alsook in de schriftelijke inbreng van deze Kamer, heeft dit onderwerp veel aandacht gekregen. Een- en andermaal heeft de minister geschetst op welke manier en met welke faciliteiten aan dit probleem het hoofd wordt geboden. Ook ons is geworden dat het in bruikleen geven of ondershands verkopen van de ondernemersvergunning strafbaar is, maar nu ook weer niet zó strafbaar, dat een versnelde afschrijving van de goodwill niet sinds 1998 tot de mogelijkheden zou behoren. Rest overigens de oorspronkelijke vraag: mag ervan worden uitgegaan dat dit voor een groep netelig en serieus probleem uiteindelijk op een aanvaardbare manier wordt opgelost?

In de memorie van antwoord wordt de vraag over de herinrichting van de opstelplaatsen van een operatie opgevaardigd tot een operette. Ik vermoed dat dit een drukfoutje is. Het zou wel op een operette kunnen uitdraaien, wanneer de wet wordt ingevoerd en belang-

rijke infrastructuur niet is aangepast. Een stuurgroep heeft inmiddels een onderzoek naar de herinrichting besproken. Wat zijn de bevindingen? Ook als de zaak bevredigend geregeld is – ik denk overigens dat dit nog een drukfout is – zal dat niet tot uitstel leiden, zo las ik. De vraag is echter wat er gebeurt als er geen bevredigende regeling tot stand komt. Een variant op de gestelde vraag is: wie bepaalt, betaalt?

Ik sluit af met datgene waarmee ik begon. Wij hebben geen blind vertrouwen in de resultaten van het voorgestelde beleid, maar geven de minister het voordeel van alle twijfels, die zij ook zelf heeft. Natuurlijk hopen wij van harte dat haar doelstellingen meer dan waar worden gemaakt. Daarvoor is het onder andere noodzakelijk dat de invoering en de uitvoering van de nieuwe Taxiwet worden begeleid door een handhavingspraktijk, die het streven naar kwaliteit daadwerkelijk ondersteunt. Wie kiest voor deregulering en centralisatie neemt daarmee een zware last op de schouders. Ik hoop dat ook die last met overtuiging en overtuigingskracht wordt gedragen. Want the invisible hand van Smith en van de heer Terlouw kan gauw ontaarden in heel veel kleine onzichtbare handjes, die één grote worden.

De **voorzitter**: Mijnheer Castricum, aan het begin van uw maidenspeech noemde u de actualiteit. Ik wijs erop dat u uw carrière begonnen bent met de actualiteit, namelijk als journalist. U bent zeer snel terechtgekomen in de politiek. Sinds 1977 zat u in de Tweede Kamer, waarin u een jaar of achttien gezeten hebt. Daarna hebt u een jaar of vijf in het Europees Parlement gezeten. Wij merken in dit huis hoe belangrijk de Europese wetten regelgeving voor ons werk is. Daarom heeft de Partij van de Arbeid er naar mijn mening zeer goed aan gedaan, iemand als u naar dit huis af te vaardigen. Wij hopen allemaal veel van uw ervaring op dit punt te leren. Ik wens u geluk met uw maidenspeech.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Deregulering van het taxivervoer om te komen tot

Van den Berg

versterking van de positie van het taxivervoer binnen het collectief personenvervoer vinden de fracties waarvoor ik mag spreken, de SGP, de RPF en het GPV, een goede zaak. De vraag is echter of de in dit wetsvoorstel voorgestelde maatregelen hiervoor effectief zijn. Om maar met de deur in huis te vallen: wij hebben er nogal wat twijfels over of de deregulering die wordt beoogd, inderdaad zal leiden tot een zodanige versterking van de rol van de taxi in het verkeers- en vervoersbeleid dat er meer reizigers gebruik gaan maken van de taxi. Bovendien is het voor ons de vraag of de zo noodzakelijke product vernieuwing en een gedifferentieerd taxiaanbod hierdoor worden gestimuleerd. De feitelijke situatie op dit moment is dat de chauffeurs vaak al een goede opleiding hebben genoten; velen bezitten het branchevakdiploma. Ook het beschikbare wagenpark is veilig te noemen. Ik heb deze tekst opgeschreven voordat de berichten van de heer Castricum ons vanmiddag bereikten. Ik ga er maar van uit dat het desbetreffende gedeelte van ons goede land wat achterloopt.

De heer **Castricum** (PvdA): Of voorloopt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat zou treurig zijn.

Hoe dan ook, als je je wat verdiept in de branche, kun je waarnemen dat er onmiskenbaar sprake is van een verbeterde aanpak binnen de bedrijfstak. Zo zijn er WVG-vervoersystemen ontwikkeld en bij gebrek aan voldoende hooggekwalificeerd openbaar vervoer in de Vinex-gebieden wordt daar gewerkt met collectief vraagafhankelijk vervoer met eindgebruikerssubsidie. Daar zijn wij gelukkig mee.

De voorgestane deregulering richt zich slechts op een beperkt gedeelte van de taximarkt, het straattaxivervoer. De contractvervoermarkt, die goed is voor zo'n 80% van de totale omzet, blijft, om het maar eens zo uit te drukken, buiten schot. Naar onze mening zal de deregulering ook van invloed blijken te zijn op het contractvervoer, terwijl er juist in dit marktdeel al sprake is van een behoorlijke prijsconcurrentie en van marktwerking. Graag vernemen wij hierover de mening van de minister.

De deregulering is nu in hoofdzaak gericht op het straattaxivervoer. Er

wordt gestreefd naar concurrentie op kwaliteit en prijs. Het is daarom interessant om naar de ervaring in andere landen te kijken, alhoewel – de heer Terlouw heeft dat ook al duidelijk gemaakt – dat nooit uitwisselbaar is. Maar toch zie je op dit terrein wel een algemene trend.

Diverse steden en landen gingen ons voor met betrekking tot de deregulering. Niet alleen de theoretische argumenten, maar ook de empirische ervaring wijst uit dat er daar geen sprake is van toename van het taxigebied en van lagere prijzen. Ook kan niet gesproken worden van bijvoorbeeld betere kwaliteit en klantvriendelijkheid. In Zweden, zo meldt Frans van Waarden ons, werden de taximarkten drastisch gedereguleerd tot de meest liberale van Europa. Tussen 1990 en 1994 kwamen er 30% meer wagens en daalde de bezettingsgraad van 70% in 1988 naar 50% in 1994. Er was een sterke terugval van loon, er waren onverantwoord lange werkuren en er was een zeer geringe rentabiliteit. Desondanks of, later, daarom was er sprake van: sterke prijsstijging, toetreding van malafide bedrijven, veel oplichting, aanzienlijke verslechtering van het imago, enz. Ook andere studies laten geen positief beeld zien. Graag vernemen wij van de minister waar en in welke landen wel positieve resultaten te zien zijn, want veel landen zijn ons voorgedaan.

Mijnheer de voorzitter! Onze fracties maken zich vervolgens zorgen, omdat de verschillende elementen – daar richt zich onze hoofdkritiek op – van de deregulering taxivervoer nog niet klaar zijn voor invoering per 1 januari 2000. Hoe snel zal het daarna wel klaar zijn?

Kan de minister ons mededelen of de afgifte van de "verklaring van goed gedrag", zoals beoogd, al centraal kan geschieden? Is het juist, zo willen wij de minister vragen, dat de afgiftetermijn van de chauffeurspas erg lang is, zodat de aanvragende chauffeur na 1 januari zo'n acht weken moet wachten, voordat hij zijn werkzaamheden kan aanvangen? Dit is toch, als dat zo is, bij de krapte op de arbeidsmarkt waar deze bedrijfstak mee kampt, een onverantwoorde situatie. Het past, denk ik, ook niet in de marktwerking.

Het blijkt dat de beoogde boardcomputer nog steeds niet op de markt verkrijgbaar is. Is het juist

dat er eerst een apparaat moet worden ontwikkeld, dat vervolgens door de Europese Commissie moet worden toegelaten, voordat het op de markt beschikbaar komt en kan worden aangeschaft? Kan daar al wat duidelijkheid over verschaft worden? Is er al duidelijkheid over de wisselwerking tussen de in te voeren boardcomputer en de reeds gemonteerde en geijkte taxameter? Over de koppeling van de chauffeurspas aan het softnummer en het belang daarvan is door onze fracties bij de voorbereiding van dit wetsontwerp al gewezen. Is er al zicht op, zo vragen wij de minister, of en wanneer de koppeling tot stand kan worden gebracht?

Mijnheer de voorzitter! Op het terrein van flankerend beleid – andere sprekers hebben er ook op gewezen – moet er nog heel veel werk worden verzet. Als er wordt afgeweken van het first-in-first-out-principe, dan moet veelal gekomen worden tot een herinrichting van de taxistandplaatsen en met deze herinrichting zijn veelal kosten gemoeid, vaak grote kosten. Zijn de beheerders, veelal gemeenten en vastgoedmaatschappijen, bereid hiervoor te investeren, zo vragen wij ons af. En wat is onze greep daarop? Wij denken dat wij daar nauwelijks als rijksoverheid iets kunnen afdwingen. Zolang dit niet is geregeld, kan niet worden voldaan aan een zeer wezenlijk uitgangspunt van de wetgeving, namelijk dat de klant zelf kan kiezen op een standplaats en niet gebonden is aan de eerste taxi in de rij. Wat te doen, als niet aan dit belangrijke uitgangspunt kan worden voldaan, ook in de toekomst niet, zo willen wij graag van de minister weten.

Voor de klant, maar ook voor de controle, is het van groot belang dat per datum van invoering ook het taxikenteken er is. Dit is toch ook een wezenlijk element om de beoogde regulering vorm te geven. Is dit te realiseren? Is het juist dat de toegezegde fiscale faciliteiten worden verbonden aan de komst van een taxikenteken? Wanneer wordt gestalte gegeven aan de beloofde fiscale faciliteiten? Collega Baarda heeft al vragen gesteld over de goodwill en de problematiek van Schiphol is ook al uitgebreid aan de orde geweest.

Voorzitter! Het zal duidelijk zijn geworden, dat wij nog veel vragen hebben en niet weten of het

Van den Berg

beoogde doel ooit zal worden bereikt. Veel belangrijke zaken zijn nog niet geregeld. We zijn voor een niet onbelangrijk deel van het flankerend beleid afhankelijk van anderen. Ook blijft het voor ons de vraag of het vervoer, gelet op de investeringen die de bedrijfstak moet doen, voor de reiziger inderdaad goedkoper en beter wordt. De terugtrekkende overheid beoogt de burgers meer te bieden aan kwaliteit tegen een goedkoper tarief. De vrije markt zal daar wel zorg voor dragen, zo is veelal de redenering. Soms is dat ook zo. Onze zorg is echter, ook bij deze deregulering, dat de markt te "vrij" wordt met als gevolg verhoging van de tarieven en vermindering van de dienstverlening. Daar doen wij het allemaal niet voor.

Voorzitter! Wij gaan ervan uit, dat de minister onze zorg zal wegnemen. Met belangstelling wachten wij haar antwoord af.

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter! De heer Van den Berg is zijn betoog begonnen met te zeggen, dat hij in principe voor deregulering is, maar dat hij veel zorgen heeft. Die hebben wij overigens allen. De meeste van die zorgen hebben te maken met de invoeringsdatum: zijn de apparaten wel te koop, is de herinrichting van de standsplaatsen wel op tijd klaar enz.? Heeft de heer Van den Berg ook een fundamenteel bezwaar? Of zegt hij: het voornemen zelf is goed, maar we hebben zorgen over de uitvoering en misschien moet de invoering later en de voorbereiding beter?

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Wij hebben geen fundamenteel bezwaar, maar als je tot de beoogde stap komt in deze moeilijke branche, moet je zeker weten dat je een goede stap zet. De onzekerheden zijn zo groot, dat het de vraag is of je deze stap wel moet zetten en of je niet een of twee jaar moet wachten, zodat een aantal onzekerheden kunnen worden weggenomen. Daar zouden wij voor pleiten. Gelet op de druk die er is geweest om het voorstel nu te behandelen, begrijpen wij dat het kabinet daar niet voor voelt, maar dit zou voor ons de beste optie zijn.

□

De heer **Van Vugt** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik ben een beetje

verkouden en daardoor is mijn stemgeluid niet helemaal optimaal. Daarvoor mijn verontschuldiging.

Voorzitter! Meer markt, minder overheid: dat lijkt de laatste jaren het credo van diezelfde overheid. Dat is ook het credo bij dit wetsvoorstel. Volgens de SP is reflectie op dit liberale principe dringend gewenst. Het zou in ieder geval verstandig zijn, dat het nut en de voordelen van beoogde operaties werd bewezen alvorens verstreckende en vaak onomkeerbare stappen werden gezet. De PvdA, in de persoon van de heer Melkert, en vrijwel de gehele Eerste Kamer hebben hierop tijdens de algemene beschouwingen terecht gewezen.

De doelstelling van het wetsvoorstel Deregulering taxivervoer, dat het vergroten van de rol van de taxi in de totale vervoersketen beoogt, kan de SP volledig onderschrijven. In mijn bijdrage zal ik dan ook nagaan in hoeverre te verwachten is, dat de door de minister voorgestelde maatregelen tot het gewenste eindresultaat zullen leiden. In de visie van de minister zal door deregulering van het capaciteits- en het tariefbeleid en door afschaffing van de vervoergrenzen de marktwerking in de taxisector toenemen. Door het vergroten van de concurrentie zullen de prijzen dalen, zal de vraag naar taxivervoer toenemen en zal dientengevolge de rol van de taxi in het totale vervoer in nauwe samenwerking met andere vervoersondernemers beter worden. Dat staat in de memorie van toelichting en in de memorie van antwoord.

Voorzitter! Ik zou het op prijs stellen, als de minister deze liberale theorie wil vertalen naar de praktijk. Hoe gaat een en ander in zijn werk? Er bestaan namelijk terecht nogal wat twijfels, in hoeverre straks sprake is van een open, transparante en eerlijke markt, waarop bovengenoemde theorie gebaseerd is. In welke mate is te verwachten, dat een eerlijke concurrentie als gevolg van tegenwerking vanuit de branche onmogelijk wordt gemaakt? Is het daarnaast mogelijk, dat de beoogde liberalisering in de praktijk uitmondt in een monopolisering? Immers, overheidsbedrijven die delen van hun exploitatiekosten kunnen toeschrijven aan hun gesubsidieerde activiteiten, kunnen vanuit een veel gunstiger kostenstructuur opereren dan veel kleine particuliere vervoerbedrijven. Is het met het vervallen

van het capaciteitsbeleid mogelijk, dat gesubsidieerde openbaarvervoerbedrijven vanuit deze voordelen kleinere ondernemers uit de markt drukken?

Mijnheer de voorzitter! Het wetsvoorstel beoogt het laten varen van de 24-uursverplichting. Dit betekent dat taxibedrijven niet langer verplicht zijn, hun diensten op elk moment van de dag aan te bieden. Kan dit leiden tot wantoestanden, waarin mensen een taxi willen, bijvoorbeeld op het platteland, om naar oma in het ziekenhuis te gaan, maar er geen taxi's zijn? Als bedrijven door toenemende concurrentie gedwongen worden, zich te richten op de commercieel aantrekkelijke marktsegmenten, kan het aanbod van taxivervoer in dunbevolkte gebieden in het gedrang komen. De minister stelt in haar memorie van antwoord dat zij geen garanties kan geven dat het niet gebeurt, maar dat het niet haar verwachting is. Is dit niet erg magertjes, als je bedenkt dat het om de beschikbaarheid van fatsoenlijk vervoer voor vele mensen gaat? Er kan dus geen garantie worden gegeven, slechts een verwachting worden uitgesproken. Vervolgens wordt het probleem op het bordje van de gemeenten gelegd, die aanvullende contracten af kunnen sluiten om eventuele leemtes op te vullen. Echter, op welke wijze worden de gemeenten gecompenseerd voor de kosten die zij hiervoor moeten maken?

Mijnheer de voorzitter! Met name in de grote steden is de praktijk gegroeid van het overnemen van vergunningen tegen hoge goodwillkosten. Ik heb mij laten vertellen dat het voorkomt dat ondernemers een bedrag van f 250.000 voor zo'n vergunning en deelname aan een taxicentrale betalen. Dat zijn geen mis te verstane bedragen! Om deze ondernemers niet te duperen, heeft de minister een fiscale tegemoetkoming op poten gezet. Als gevolg daarvan kunnen bedrijven goodwill, mits aantoonbaar, binnen drie jaar afschrijven van de winst. Omdat je dat bedrag van de totale winst mag aftrekken op je aangifte, hoef je over dat gedeelte geen belasting te betalen. Dat is een groot voordeel. Maar het dekt de totale kosten van de goodwill niet, waardoor veel bedrijven voor een behoorlijk deel zelf moeten opdraaien voor een door de overheid voorgestelde maatregel.

Van Vugt

Kan de minister aangeven, waarom voor deze constructie is gekozen? Als een bedrijf veel geld geïnvesteerd heeft in een vergunning die straks waardeloos zal zijn als gevolg van overheidshandelen, is het toch niet meer dan logisch dat de overheid de financiële gevolgen geheel voor haar rekening neemt? Zeker als je bedenkt, dat het ook eenmans-bedrijfjes betreft, waarvoor een vergunning een appeltje voor de dorst betekent, is dat een leuk bedrag voor de oude dag, na een leven lang hard werken.

Voorzitter! Soortgelijke operaties, bestaande uit een pakket maatregelen, te vangen onder de noemer deregulering, hebben in het buitenland allerm minst geleid tot de gewenste resultaten. Integendeel, deregulering heeft in de meeste gevallen prijsstijgingen, verslechtering van de service en daling van het bedrijfsresultaat tot gevolg gehad. Dit alles heeft in het buitenland geleid tot de onvermijdelijke "reregulering". Hoe kijkt de minister tegen deze ontwikkelingen aan? Waarom heeft de grondige analyse hiervan niet tot een terughoudender opstelling geleid? Als enige verklaring voor het falen van deregulering in het buitenland voert de minister in de memorie van antwoord het slechts aanpakken van deelproblemen aan. Is de minister werkelijk van mening dat dit de enige oorzaak is geweest?

In dezelfde memorie van antwoord schrijft de minister dat internationale vergelijkingen moeilijk te maken zijn als gevolg van nationale verschillen. Ik denk dat ik dit vandaag nog wel vaker zal horen. Drie zinnen later las ik dat in Nederland de taxi een aandeel van 1,2% in het totale vervoer heeft, dat dit aandeel in het buitenland veel hoger ligt en dat er dus een forse potentiële markt voor de taxi is. Kan de minister aangeven waarom op dit punt wel een internationale vergelijking mogelijk is?

De hoofddoelstelling van het wetsvoorstel is het vergroten van de rol van de taxi in de totale vervoersketen. De taxi moet meer als substituut voor de auto gaan fungeren. Het proces dat hiertoe moet leiden, zie ik graag nader toegelicht. Denkt de minister werkelijk dat mensen straks hun auto wegdoen en voor de taxi zullen kiezen? Als zij dit van mening is, ben

ik benieuwd waar deze rooskleurige verwachting op gebaseerd is.

Er wordt gesteld dat het niet mogelijk is, de beoogde bijdrage van de taxi in de vervoersketen te kwantificeren. Waaraan wordt de wet dan bij de evaluatie getoetst? Het is dan niet mogelijk, de werking van de wet te beoordelen op de hoofddoelstelling.

Voorzitter! Ik zie de antwoorden van de minister graag tegemoet.

□

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Eigenlijk is iedereen het met de minister eens: taxi's moeten een grotere plaats krijgen in de vervoersketen. Nu is het aandeel van taxi's relatief laag, namelijk 1,2% van het totale vervoer in Nederland. Elke Nederlander weet dat er op de kwaliteit van de dienstverlening, vooral in de grote steden, nogal wat aan te merken is. Het is een "vrijjongenscultuur" waarin de klant in het beste geval gast is, maar nooit koning. Het is echter onmiskenbaar dat de branche hierin verandering wil aanbrengen, hoewel daar in Amsterdam – ik moet dat als frequent taxigebruiker toegeven – nog maar weinig van te merken is.

Het probleem is dat de minister ondanks de grote overeenstemming over het doel vervolgens vrijwel iedereen tegen zich in het harnas heeft weten te jagen. Er wordt een aanpak op de branche losgelaten waarbij het model belangrijker lijkt dan een gedegen analyse van de realiteit. Van een echte gedachte-wisseling met de branche is nauwelijks sprake geweest, omdat de minister het eindbeeld niet ter discussie wilde stellen.

Mij is het bijzonder opgevallen dat een afgewogen analyse van bijvoorbeeld consumentengedrag in de taximarkt nauwelijks ten grondslag ligt aan de inhoud en de richting van deze wetswijziging. Er wordt een steriel marktmodel gepresenteerd, dat simpelweg van toepassing wordt verklaard op deze sector; alsof het gebruikmaken van een taxi hetzelfde is als de aanschaf van een paar schoenen. De redenering is heel simpel: als meer aanbod mogelijk wordt, leidt dit tot scherpere concurrentie, tot lagere prijzen en uiteindelijk tot meer vraag. Dat is de basisfilosofie van deze wet. Opmerkelijk is daarbij – dat bezwaar

geldt in belangrijke mate voor de gehele MDW-operatie – dat elk historisch besef er plotseling niet meer toe lijkt te doen. Waarom de regels zijn zoals ze zijn en wat daar de ratio achter is, daar hoor je niemand meer over. Zoals allereerst een klinisch marktmodel zonder veel specifieke argumenten als heilzaam wordt gepostuleerd, zo is het vervolgens zonder meer vanzelfsprekend dat voor alles wat er nu op de taxibranche valt aan te merken, de bemoeizucht van de overheid de schuld is. Het gevolg is een soort grote schoonmaak van regels, waarbij niemand zich afvraagt of het middel eigenlijk nog wel in verhouding staat tot het doel. Dat is bij deze Taxiwet het geval; er wordt een geloof losgelaten op een sector, waarbij elke vorm van tegensputten als een soort naïef eigenbelang wordt afgedaan. Het heeft meer weg van een kruistocht dan van een serieuze inspanning om daadwerkelijk iets te veranderen.

Dat wordt nog eens onderstreept als wij de ervaringen in het buitenland zien en het gebrek aan bereidheid om daar wat van op te steken. Immers, de deregulering waar wij nu aan beginnen, is in tal van grote steden in de wereld met *grosso modo* dezelfde doelstellingen uitprobeerde. In Amerika, Australië, Nieuw Zeeland, Zweden, Japan; in vele landen heeft men een heuse vrije taximarkt willen creëren. Dat leidde inderdaad overal tot een groter aantal taxi's, maar doorgaans niet tot een lagere prijs en meer kwaliteit. Integendeel, over het geheel genomen stegen de prijzen, daalden de productiviteit en rendabiliteit en nam de kwaliteit van de dienstverlening af. Het gevolg is dat inmiddels in vrijwel al die steden sprake is van een herregulering; de overheid is weer regels gaan stellen.

Zou het nu niet verstandig zijn, zo is de regering in de discussie over deze wetswijziging regelmatig voorgehouden, als wij van deze internationale ervaring gebruik zouden maken. De minister heeft dat altijd nonchalant weggewuifd. Volgens haar zijn de omstandigheden niet te vergelijken. Specifiek voor Nederland is dat wij alles heel zorgvuldig en gefaseerd zullen invoeren, niet in één klap, zoals in het domme buitenland, maar na drie jaar en met een heuse monitor. Daarom, zo zegt de minister, zal hier wel lukken wat overal mislukt is. Ook

Van der Lans

in de taxiwereld is Nederland kennelijk gidsland.

Maar de minister geeft daarvoor louter procedurele argumenten: wij pakken het beter aan. Zij geeft geen inhoudelijk antwoord. De vraag die wij in de schriftelijke voorbereiding in deze Kamer stelden, namelijk wat nu precies de praktische inhoudelijke verschillen zijn die het aannemelijk maken dat Nederland de dans van prijsverhogingen en kwaliteitsverlies zal ontspringen, wordt door de minister in haar memorie van antwoord gewoon niet beantwoord. Misschien dat de minister vandaag daartoe alsnog een poging kan wagen.

Wij willen dan graag een echt inhoudelijk antwoord en geen verwijzing naar de zorgvuldigheid van de invoering van de wet. Een echt inhoudelijk antwoord is namelijk wel degelijk te geven. Wie namelijk goed naar al die internationale dereguleringsoperaties kijkt, ziet dat in heel veel steden de deregulering stukgelopen is op overeenkomende aspecten die juist aantonen dat wij hier niet met een steriele, zeg maar geheel uitgebalanceerde markt te maken hebben, maar juist met een markt die per definitie een aantal asymmetrieën kent, een aantal specifieke ongelijkwaardigheden en eigenschappen, die een onbekommerde marktwerking in de weg staan.

Ik zal er een aantal noemen en ik stel het op prijs om daarop van de minister een reactie te vernemen. In de eerste plaats is er sprake van een kennisasymmetrie tussen taxichauffeur en klant. De chauffeur weet heel veel – over de afstand, de route, de duur van de rit, de prijzen van de concurrent – wat de klant niet weet of slechts ten koste van een langdurige tijdsinspanning kan achterhalen. Deze asymmetrie creëert structureel een ongelijkwaardige situatie in het voordeel van de taxichauffeur die dit voordeel overal in de wereld kennelijk in klinkende munt heeft weten om te zetten door een hogere prijs te vragen. De vraag is dus: waarom zou dat in Nederland niet gebeuren?

Een tweede vorm van ongelijkwaardigheid is dat er geen gelijkheid in sanctiemogelijkheden is. De meeste contacten tussen klant en taxichauffeur zijn eenmalig; de klant kan een bepaalde chauffeur niet sanctioneren door hem te mijden, anders dan een winkel heeft een

taxichauffeur geen vast adres; de klant kan ook niet uitstappen als de dienstverlening hem niet zint, want dan is hij vaak nog verder van huis. De klant is grotendeels overgeleverd aan de chauffeur en dat is ook precies de reden waarom de prikkel tot klantvriendelijkheid tot nu toe in deze sector zo laag is; klantenbinding is niet noodzakelijk en die taxi-psychologie verandert niet of nauwelijks door een groter aanbod. Deze structurele machtsongelijkheid heeft er overal toe geleid dat in een vrije markt de prijzen eerder worden opgedreven dan worden verlaagd. Waarom zou dat in Nederland anders zijn?

Een derde vorm is dat de klant in heel veel gevallen weinig te kiezen heeft; chauffeurs beschikken al snel over een zogenaamd "situationeel monopolie", bijvoorbeeld als je een taxi aanhoudt of laat in de nacht het station uitkomt en er nog maar één taxi is, in zulke situaties staat de meter als vanzelf op een lekker hoog tarief. Meer in zijn algemeenheid geldt dat mensen die een taxi willen, doorgaans haast hebben. Zij willen snel naar huis, zijn moe of aangeschoten, en bepaald niet in voor een uitgebreid marktonderzoek naar de gunstigste prijs. Ook dat is een kenmerk dat niet leidt tot het zakken van de prijs, maar eerder tot het stijgen ervan. Waarom denkt de minister dat dit in Nederland niet het geval zal zijn?

Het is merkwaardig dat dit soort psychologische kenmerken er verantwoordelijk voor zijn dat er in het verleden voor gekozen is om de markt te reguleren. Die regulering is dus niet uit de lucht komen vallen, maar ontstaan uit de kennis die voortkwam uit de ervaring dat ongereguleerd taxivervoer tot grote wisselvalligheden in het taxiaanbod zou leiden. Een 24-uursverplichting is niet een bureaucratisch overheidsverzinsel van domme ambtenaren, maar een logisch gevolg van de ervaring dat het niet mogelijk is om, als zo'n verplichting niet bestaat, op onrendabele tijdstippen een taxi te bestellen. Dat staat ons dus nu weer te wachten.

Als tegen deze achtergrond alle internationale ervaring op een rijtje wordt gezet en daar inhoudelijke conclusies aan worden verbonden – in tegenstelling tot de heer Terlouw denk ik dat dit mogelijk is – dan moet worden geconstateerd dat de

deregulering vrijwel nergens een succes is geworden doordat er op de taximarkt geen sprake is van een reële consumentensoevereiniteit. Dus niet, zoals de minister het doet voorkomen, omdat men het in Tokio, Sydney of Seattle overhaast heeft aangepakt of de deregulering slecht heeft ingevoerd, maar omdat wij hier ten principale met een markt te maken hebben die ongelijkwaardigheid in plaats van soevereiniteit genereert. Ik zou het zeer op prijs stellen om van de minister te vernemen hoe zij denkt in Nederland juist wel die consumentensoevereiniteit te creëren die hier een echte markt mogelijk maakt die vrijwel nergens ter wereld tot stand kwam.

Ik ben daar vooral nieuwsgierig naar omdat vrijwel alle flankerende maatregelen die de taxiconsument ten dienste zouden moeten staan om zich in de door de minister beoogde gedereguleerde markt een beetje overeind te houden bij de invoering van de wet, nog lang niet klaar zijn. Ik noem allereerst de aanpassing van de taxistandplaatsen, waarmee het principe van "first-in-first-out" niet langer meer door de fysieke situatie wordt afgedwongen. Men moet nog met deze aanpassing beginnen. Het overleg over de financiering is net begonnen, dus voordat dit op belangrijke plaatsen is gerealiseerd, zijn wij minstens twee jaar verder. In de tussentijd valt er dus weinig echt te kiezen voor de consument. Kan de minister duidelijk maken wanneer op dit terrein volgens haar planning echte vorderingen zijn gemaakt?

Voor de consument en voor de branche is het van belang om echte taxi's ook meteen te herkennen. Dat kan door taxi's een speciaal kenteken te geven. Maar ook deze maatregel vertoeft nog steeds in de fase van overleg. Daar gaat zeker nog een jaar, of zelfs meer, mee verloren. Klopt het overigens dat daardoor ook de andere beloofde belastingfaciliteiten, zoals de vrijstelling BPM, die de economische lasten van chauffeurs zouden moeten terugdringen, op zich laten wachten?

Dan is er nog de chauffeurspas. De invoering van een dergelijke pas zou de consument vertrouwen moeten geven. Helaas, maar een paar chauffeurs mogen zich op 1 januari gelukkig prijzen een pas te hebben en de rest moet het doen met een bevestiging van ontvangst van de aanvraag van hun pas. Dat is

leuk voor de consument, die moet vragen of de chauffeur een bevestiging van ontvangst heeft. Het kan nog maanden duren voordat die passen er ook echt zijn, en dan nog zeggen zij eigenlijk niets. Iedereen die gezond is, een verklaring van goed gedrag kan krijgen en een rijbewijs heeft, kan een chauffeurspas aanvragen. In deze vorm is het een waardeloos kaartje, hoewel chauffeurs er f 300 voor moeten dokken. De chauffeurspas wordt pas waardevol wanneer deze gekoppeld kan worden aan het soft-nummer en, via een op de kaart bevestigde chip, aan de boordcomputer. Maar dat is allemaal nog in de fase van ontwikkeling. Deze tweede generatie chauffeurspassen, zoals zij worden genoemd, zijn pas te verwachten als de monitor al lang en breed voorbij is.

Ik memoreerde al aan de boordcomputer, een absoluut verplichte technologische vooruitgang voor deze sector. Maar helaas – het verhaal wordt eentonig – is het model bij lange na nog niet af. Als ik goed geïnformeerd ben, moet het apparaat dat nodig is ook nog worden goedgekeurd door de Europese Commissie, dus ik denk dat de zittingstermijn van deze Kamer zo ongeveer verstreken is, voordat deze verplichte apparaten, die ook de consument zekerheid zouden moeten geven, echt ingevoerd zijn.

Voor de consument zou het van groot belang zijn als er een goede klachtenregeling zou zijn, vanaf de inwerkingtreding van de wet. Maar dit wordt nu geheel overgelaten aan de ondernemer, terwijl het mij raadzam lijkt dat ook bijvoorbeeld de RVI een rol in de klachtenafhandeling zou kunnen vervullen, vooral omdat de klacht direct gekoppeld kan worden aan een mogelijke sanctie. Maar dat zal waarschijnlijk te veel overheidsbemoediging zijn. De klant moet het dus maar regelen met de taxi-ondernemer zelf. Klagen bij degene die de klacht veroorzaakt, is nog nooit ergens een succesvolle formule gebleken.

Kortom: alle flankerende maatregelen die de burger enige zekerheid en vertrouwen zouden moeten geven, zijn er niet, zijn er maar half, zijn in voorbereiding of zijn zelfs onduidelijk. De minister mag dan in vergelijking met het buitenland trots spreken over de zorgvuldige en gefaseerde invoering van deze wet,

maar wij kunnen daar weinig zorgvuldigs aan ontdekken. Wij zouden van de minister graag een overzicht krijgen waaruit blijkt wanneer volgens haar alles voor deze wet in gereedheid is gebracht. Wij wachten dus niet op "wij zijn bezig". Wij willen graag duidelijke, harde gegevens. Wanneer verwacht de minister nu echt dat er boordcomputers zijn in alle taxi's waar een chauffeurspas op kan worden ingelogd en dat de taxistandplaatsen voldoende aangepast zijn?

Als anderen deze zorgen naar voren brengen, reageert de minister doorgaans met een verwijzing naar de taximonitor. Alles wordt geëvalueerd nu, zegt zij, eigenlijk kan er niks misgaan. Wij hebben daar in de schriftelijke voorbereiding bewust veel vragen over gesteld. Wij wilden immers weten wat er nu eigenlijk, als er niets echt af is en er nog van alles moet gebeuren, in een periode van iets meer dan een jaar nog te monitoren valt, terwijl die evaluatie van het grootste belang is voor de vraag of het eindbeeld nu gehaald wordt of niet. Al onze vragen wimpelt de minister weg met een bezwering: wij hebben met de branche overlegd en die is het ermee eens, dus alles komt goed; maakt u zich geen zorgen, vertrouwt u op de monitoring.

Ik ben geen expert in wetenschappelijk verantwoord onderzoek, maar ik weet wel dat hier aan onderzoekers het onmogelijke wordt gevraagd. Hoe kunnen zij verantwoord iets onderzoeken wat niet af is? Hoe komen zij aan gegevens? Hoe kunnen zij die controleren? Als nieuwkomers niet geduld worden op de taxistandplaatsen of geen medewerking wordt gegeven aan het verlaten van het first-in-first-out-principe, dan moet dat volgens de minister duidelijk worden uit de monitoring. Ik vraag mij af hoe dat zal gebeuren. Zet de minister mannetjes bij taxistandplaatsen met een notitieblokje? De minister mag mij nog eens heel goed uitleggen hoe dat verantwoord kan. Wordt niet het onmogelijke van deze monitoring verwacht? Is het geen zoethoudertje geworden? Wat doet de minister als na anderhalf jaar monitoren blijkt dat er geen enkele verantwoorde conclusie kan worden getrokken?

Hoe langer ik mij met deze wetswijziging heb beziggehouden, hoe vaker ik mij de vraag heb gesteld of het wetsvoorstel niet al in

zijn ontstaansproces overbodig is geworden. Nu al is immers binnen de huidige wetgeving de concurrentie in de branche toegenomen. Er zijn in verschillende grote steden verschillende taxibedrijven bijgekomen. Dat kan kennelijk al binnen de huidige wet. De vraag is gerechtvaardigd wat deze wet dan nog aan meerwaarde oplevert, als wij er tenminste van uit mogen gaan dat het niet de bedoeling is van de minister om een wet te maken waarvan alleen de zogenaamde "cherry pickers" zullen profiteren.

Vaststaat wel dat deze wetswijziging veel overhoop haalt en veel onzekerheid produceert. Je kunt je afvragen of het dat allemaal wel waard is. Anderen zijn hier al uitgebreid ingegaan op de goodwillproblematiek, waarbij de minister zich zeer terughoudend opstelt. Zij doet het probleem af als een zaak van de taxibranche alleen, alsof het niet de overheden zelf zijn geweest die door een restrictief capaciteitsbeleid schaarste op deze markt hebben gecreëerd en daarmee ook verantwoordelijkheid dragen voor de goodwillproblemen die nu ontstaan. Ik heb mij zeer geërgerd aan de nonchalance waarmee de minister in dit verband met de Rotterdamse taxichauffeurs is omgesprongen. Hun oplossing wordt door de minister van harte toegejuicht, terwijl deze wet juist de Rotterdamse oplossing ten grave draagt doordat nieuwe Rotterdamse markttoetreders natuurlijk geen enkele prikkel meer hebben om aan deze regeling mee te werken. Dan is het wel heel erg cynisch om ze de hemel in te prijzen.

Ik ben ervan overtuigd dat op een andere, meer op de reële taximarkt toegesneden wijze vermoedelijk een veel beter resultaat wordt bereikt. In plaats dat de overheid haar macht opgeeft om het aandeel van de taxi's in het totale vervoer te vergroten, zou ze haar macht juist moeten aanwenden, waarbij ze de beweging die nu al in de branche is ontstaan en die wel degelijk in de richting gaat van kwaliteitsverbetering en product vernieuwing, kan stimuleren en faciliteren. Samenwerking in plaats van concurrentie, een kwaliteitsslag in plaats van een prijsval en een totaalvisie op ketenmobiliteit in plaats van een geïsoleerde aanpak als onderdeel van een MDW-operatie. Wij zijn er heilig van overtuigd dat dit tot veel meer draagvlak en dus resultaat had geleid

dan de aanpak waarvoor de minister nu heeft gekozen. Het is voor ons onbegrijpelijk dat, gezien het feit dat alles wat af moet zijn voor het slagen van deze wet nog niet af is, de minister deze wet per 1 januari wil invoeren. Waarom die haast? De minister zal zeggen: Kijk, wij zijn er al zo lang mee bezig, het moet nu maar. Het lijkt ons echter beter om in dit verband vanuit de positie van de burgers, de klanten te redeneren. Die schieten er niets mee op, behalve dan dat zij in verwarring worden gebracht.

Twee weken geleden waren er hier in deze Kamer algemene politieke beschouwingen, waaruit een bijna kamerbrede onvrede bleek met de operatie terugtrekkende overheid. Wij zouden nu eens goed op een rijtje moeten zetten wat de burger er echt mee opschiet, zo was de conclusie hier die ook door de regering werd onderschreven. In dat verband werd er zelfs gesproken van een "time-out", een pas op de plaats. Het lijkt mij dat deze Taxiwet in dit verband als eerste testcase kan dienen. De minister-president zei tijdens de algemene politieke beschouwingen dat de Taxiwet er toe zou moeten leiden "dat burgers op een sociaal verantwoorde manier tegen een schappelijke prijs van de taxi gebruik zouden moeten kunnen maken". Nu blijkt dat zowel bij deze sociaal verantwoorde manier als de schappelijke prijs levensgrote vraagtekens gezet kunnen worden, lijkt mij de vraag gerechtvaardigd of wij wel op dit pad moeten doorgaan.

Ik zou de minister willen vragen om nog eens te beargumenteren waarom, gezien alle onvolkomenheden en onduidelijkheden, zij per se op 1 januari deze wet wil laten ingaan. Waarom kan het eigenlijk niet een jaar later, zodat er meer ruimte komt om de wet voor te bereiden en er ook meer ruimte komt om draagvlak te creëren?

Van die tussentijd zou ook gebruikgemaakt kunnen worden om nog eens goed na te denken over de maximumtarieven, waarover wij onlangs een concept voor een ministeriële regeling mochten ontvangen. Ik moet zeggen dat ik daar zeer verbaasd over was. Wij weten immers dat deze wet het risico met zich brengt dat de prijzen tendentieel gaan stijgen in plaats van dalen. Tegen die achtergrond zou je een scherp maximumtarief mogen verwachten. Maar wat blijkt? De

minister gaat ver boven de nu gangbare prijzen in de markt zitten. Het hoogste opstaptarief wordt nu in het taxiarme Drenthe gehanteerd en bedraagt f 9,15. Maar nergens in het land is het opstaptarief hoger dan f 5,85, zoals in Amsterdam. En wat doet de minister? Die komt met een maximumopstaptarief van maar liefst f 9,70. Dat maakt het wel heel verleidelijk om in Amsterdam reclame te gaan maken met de leuze dat de taxi 25% goedkoper is dan de officiële tarieven, terwijl dit per saldo een prijsstijging voor de consument zal betekenen. Hetzelfde verhaal geldt ook voor de kilometerprijs, ook daar is het taxiarme Drenthe de maat voor de maximumprijs van f 3,60 per kilometer, terwijl overal in het land de prijzen nu gemiddeld ruim onder de f 3 per kilometer liggen.

Ik kan dit niet anders zien dan als vragen om moeilijkheden. Zijn wij zes jaar met een wet in de weer die de prijzen op de taximarkt moet laten dalen, worden er in een paar maanden maximumtarieven vastgesteld die welhaast vanzelf tot een verhoging leiden. Het lijkt mij dat er alle aanleiding is om daar nog eens stevig over van gedachten te wisselen, wat op zich al weer reden is om deze wet eigenlijk niet op 1 januari aanstaande in te voeren. Mijn fractie overweegt hierover de Kamer om een uitspraak te vragen, maar daarvoor wachten wij uiteraard eerst het antwoord van de minister af.

Voorzitter! Ik rond af. Tot slot nog een punt met betrekking tot het rolstoeltaxivervoer. In de schriftelijke voorbereiding hebben wij de vraag gesteld of het niet heel mooi zou zijn als deze wet een einde zou maken aan de praktijk dat rolstoelers overal in het land veel meer moeten betalen dan een gewone gebruiker. Zou het niet mooi zijn om het maximumtarief voor hen als richttarief in te voeren?

De minister vond dat in haar antwoord geen goed idee, omdat de aanschafkosten voor rolstoelvervoer hoger uitvallen. In haar ministeriële regeling voor het maximumtarief komt zij nu tot een rolstoeltaxi-opstaptarief dat met betrekking tot het aanvangstarief 65% hoger ligt dan het maximumopstaptarief van een gewone taxi, dat ook al uitzonderlijk hoog is vastgesteld. Het gaat hier om f 5,85 versus f 9,70. Ook het kilometertarief is 20% hoger dan bij een gewone taxi. Ik vind dat ronduit verbijsterend om te

moeten lezen. Driekwart van de kosten in het taxivervoer zijn loonkosten en dan maakt het dus niet uit of je een gewone klant of een rolstoelgebruiker vervoert. En wat zijn in dit verband hogere aanschafkosten? Elke insider kan mij vertellen dat de aanschaf van een auto waar ook de rolstoelgebruiker in kan, absoluut niet veel hoger ligt dan de aanschaf van een reguliere luxe Mercedes. Het verschil rechtvaardigt absoluut niet het grote tariefverschil dat de minister nu oppert. Het grote verschil is zelfs een beetje gênant, omdat het hier een categorie gebruikers betreft waar de gedachte dat de markt zijn werk doet in het geheel niet opgaat. Deze mensen zijn ervan afhankelijk en hun enige troost is dat zij de kosten over het algemeen via de WVG kunnen verhalen, zodat het netto-effect van deze ongehoord hoge tariefstelling is dat het de overheid op kosten jaagt. Ik zou de minister met klem willen vragen om hier nog eens heel goed naar te kijken en nog eens heel nauwgezet te onderzoeken wat nu precies die hogere aanschafkosten zijn en hoe die in het tarief worden doorberekend.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op het primair onderwijs in verband met de verkleining van de groepsgrootte voor de 4- tot en met 7-jarige leerlingen van basisscholen (26513).**

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Van den Hul-Omta. Ik wijs erop dat zij – zij is de vierde vandaag – haar maidenspeech houdt.

□

Mevrouw **Van den Hul-Omta** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Op dezelfde dag waarop de antwoorden werden ontvangen van staatssecretaris Adelmund op de vanuit deze Kamer gestelde vragen betreffende het wetsvoorstel beogende te komen tot klassenverkleining, kwam ons onder ogen de publicatie van het Sociaal